

# Samfunnssikkerhet og beredskap, samt kriminalitetsforebygging

## Kriminalitetsforebygging

Fra: TRYGGERE NÆRMILJØER En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser ([https://www.kommunetorget.no/globalassets/krad\\_tryggere-narmiljo3.pdf](https://www.kommunetorget.no/globalassets/krad_tryggere-narmiljo3.pdf)). Håndboken er utviklet av Det kriminalitetsforebyggende råd (KRÅD) i 2012, med revidert utgave 2017.

Lovbrytere velger som regel åsted ut fra bestemte kriterier. Fysiske forhold kan derfor medvirke til opplevelse av utrygghet. Listen nedenfor gjengir ti kjennetegn. Planleggere, som vil forebygge kriminalitet og skape trygghet, bør kjenne til disse. Beskrivelsene som følger etter de ti punktene gjennomgår noen problemer nærmere:

### 1. ENKEL, DIREKTE ADKOMST OG GODE FLUKTRUTER FOR LOVBRYTEREN

Ofte vil en lovbrøyer se etter et skjulested nær åstedet for å forberede handlingen. Kort og uhindret tilgang til veier som har flere retningsalternativer, og en skjermet «lomme» med overblikk over åstedet, er til god hjelp for lovbrøyeren. Da er det lett å forberede seg, forlate stedet og vanskelig for andre å vite hvilken retning lovbrøyeren har valgt.

### 2. MULIGHETER TIL SKJERMET, UFORSTYRRET "ARBEID"

Muligheter til å utføre lovbrudd usett og uforstyrret er avgjørende. Forhold som gir ly er:

- trær og busker
- ingen eller lite belysning
- lite eller intet innsyn

### 3. PREG AV ANONYMITET

Områder uten særpreg og egenart er oftere utsatt for kriminalitet. Det vil si områder hvor det ikke er synlig at noen, offentlige eller private, har vilje til å gi området et særpreg.

### 4. FOLKETOMME OMRÅDER

Der det er lite folk er det lett å begå lovbrudd usett og uforstyrret. Skjermede eller avsides gang- og sykkelveier, parkeringsanlegg og T-banestasjoner på kveldstid, samt deler av parker og friområder kan være utsatt.

### 5. FYSISK FORFALL

Områder preget av dårlig vedlikehold og fysisk forfall, som forsøpling, fraflyttede hus, knuste vinduer, tomme butikklokaler, tagging og andre synlige tegn på forfall eller vandalisme gir grunnlag for utrygghet og angst. Fysisk forfall gir signal om at ingen bryr seg. Det senker terskelen for skadeverk og andre lovbrudd.

## 6. DÅRLIGE MATERIALER

Materialkvaliteter som er bestandige og holdbare har betydning for i hvilken grad gjenstander eller bygninger blir utsatt for skadeverk.

## 7. LAV GRAD AV OMRÅDEBEVISSTHET OG FORPLIKTELSE OVERFOR NÆRMILJØET

Opplevelse av ikke å høre til i et område kan svekke ansvarsfølelsen. Generelt kan vi si at en god plan, med presise og vel definerte soner, bidrar til å underbygge områdebevissthet. Organisert nabohjelp, beboermøter og annen informasjon om området kan også bidra til å styrke tilhørigheten til et område.

## 8. UKLARE EIERFORHOLD

Områder med uklare eierforhold er oftere utsatt for skadeverk og annet forfall. Randsoner, hvor det er uklart om grunnen tilhører kommunen eller er i privat eie, er et typisk eksempel. Ofte viser det seg at dårlig vedlikeholdte områder i tettbygde strøk har uklare eierforhold.

## 9. UTYDELIGE SKILLER MELLOM ULIKE FUNKSJONELLE DELER AV ET OMRÅDE

Utydelige skiller mellom privat, halvprivat, halvoffentlig og offentlig areal skaper uklarhet om eierforhold. Dette vanskeliggjør også uformell sosial kontroll i området.

## 10. MANGEL PÅ MØTEPLASSER

Mangel på møteplasser reduserer mulighetene for å bli kjent. Få som kjenner hverandre i et område svekker mulighetene for uformell sosial kontroll.

### **Innspill til planen**

I møte med politiet er belysning pekt på som viktig forebyggende tiltak og for å gi økt følelse av trygghet. Særlig gjelder dette i området ved Busterudparken og bussholdeplassen i Storgata/Busterudgata.

Det kan også stilles spørsmål om det kan være flere områder hvor det kan være behov for bedre belysning. Vi har ikke fått innspill om dette, men det kan være aktuelt f.eks. for Bakbanken, Øvre og Nedre Bankegate og nedre del av Oscars gate.

Det blir for omfattende å lage en plan for belysning som en del av gatebruksplanen. Dette bør deles opp i flere delprosjekter gjennom egne belyningsplaner for de områdene der det er aktuelt. Slike belyningsplaner kan også gjelde for enkelte bygninger. Det er tidligere laget egen belyningsplan for torget, men denne er av ulike grunner ikke gjennomført. Bl.a. er man avhengig av at alle eiere av bygninger rundt Torget er med, samt at finansiering av installasjon, drift og vedlikehold er på plass.

Når det gjelder gode eksempler på hvordan betydningen av opprusting av områder har virket, er det lett å vise til Damhaugen. Ny gatestein og satsning på Damhaugen har sammen med restaurering og oppussing av flere av boligene, gitt et løft for hele bydelen.

## **Samfunnssikkerhet og beredskap**

### *Nødetatene*

Det har vært gjennomført møter med brannvesenet, ambulansetjenesten og politiet.

Fremkommelighet er tema for alle etatene. Ved uttrykning kjører de hovedsakelig etter hovedveinettet (riks- og fylkesveiene), men kan ta andre veier avhengig av hvor de skal, trafikksituasjon, sjåførens preferanser osv. Fartshumper er krevende under uttrykning og fører til mye oppbremsing og akselerasjon, noe som kan være utfordrende for biler med mye utstyr og mannskaper. Brostein er ikke/lite problematisk for brannvesenet, men mer krevende for ambulansetjenesten. Særlig gjelder dette for pasientene som ligger bak i bilen.

Fremkommelighet kan være utfordrende ved større arrangementer i byen, både med stengte veier og pga. parkerte biler.

Brannbilene kommer seg som regel frem alle steder der også busser og renovasjonsbiler kan kjøre. Følges kommunens veinormal og krav til vegbredde, skal dette være tilstrekkelig. Ambulanser og politi kommer frem alle steder hvor vanlige personbiler kan kjøre.

Det er kommet innspill om at det ved store arrangementer i byen, som f.eks. ved 17. mai, bør det etableres pullerter om kan heves/senkes ved behov for å sikre avstenging av plasser eller gateløp, eller ev. gi enklere fremkommelighet for nødetatene ved behov. I dag benyttes det bl.a. store betongelementer som avstenging/tersikring. Disse elementene kan imidlertid gi utfordringer for nødetatene i en akuttsituasjon. Slik etablering av pullerter anser vi primært som et kostnadsspørsmål, og ikke i like stor grad et spørsmål om gatebruk. Vi går derfor ikke nærmere inn i vurderingen av hvor og hvordan dette bør etableres.

Det er kommet innspill om at det må tas hensyn til hvor det skal være helikopterlandingsplass i eller i nærheten til sentrum skal være. Arealer ved Saugbrugs, Halden Stadion og skolestadion er eller har vært benyttet. Lufttrykk og oppvirvling av sand og støv er mye større ved SAR Queen enn ved SEA King. Dette må det tas høyde for ved annen bruk av disse områdene.

### *Sikkerhet mot kvikkleireskred*

Det er flere områder innenfor sentrumsområdet hvor det enten er registrert eller hvor det er sannsynlig at det kan være kvikkleire. Jf. også temakart i NVE sitt kartverktøy [www.Atlas.nve.no](http://www.Atlas.nve.no) Sikkerhet mot kvikkleireskred blir i all hovedsak ivaretatt i arealplaner og ved søknad om byggetiltak, og utredes ikke videre som eget tema i gatebruksplanen.

### *Flomfare*

Ved stor flom eller ved dambrudd i Tista kan deler av sentrum bli stående under vann. Det er gjort beregninger av aktsomhetsområde for slik flom, og som vil inngå som del av ny Sentrumsplan. Aktsomhetsområdet er vist i NVE sitt kartverktøy [www.Atlas.nve.no](http://www.Atlas.nve.no). Temaet vil ikke bli utredet videre som del av gatebruksplanen da dette i hovedsak vil bli ivaretatt i arealplaner og ved søknad om byggetiltak.

### *Havnivåstigning og stormflo*

Allerede i dag i er det områder i sentrum som er påvirket og står helt eller delvis under vann ved 20-års stormflo, se fig. 1. Dette påvirker fremkommeligheten på enkelte veier, bl.a. er Jernbanegata, Kiellands gate, Jernbanebrygga/Tomtagata (Mølen) og Walkers gate (ved Høvleriet) utsatt ved høy sjø.

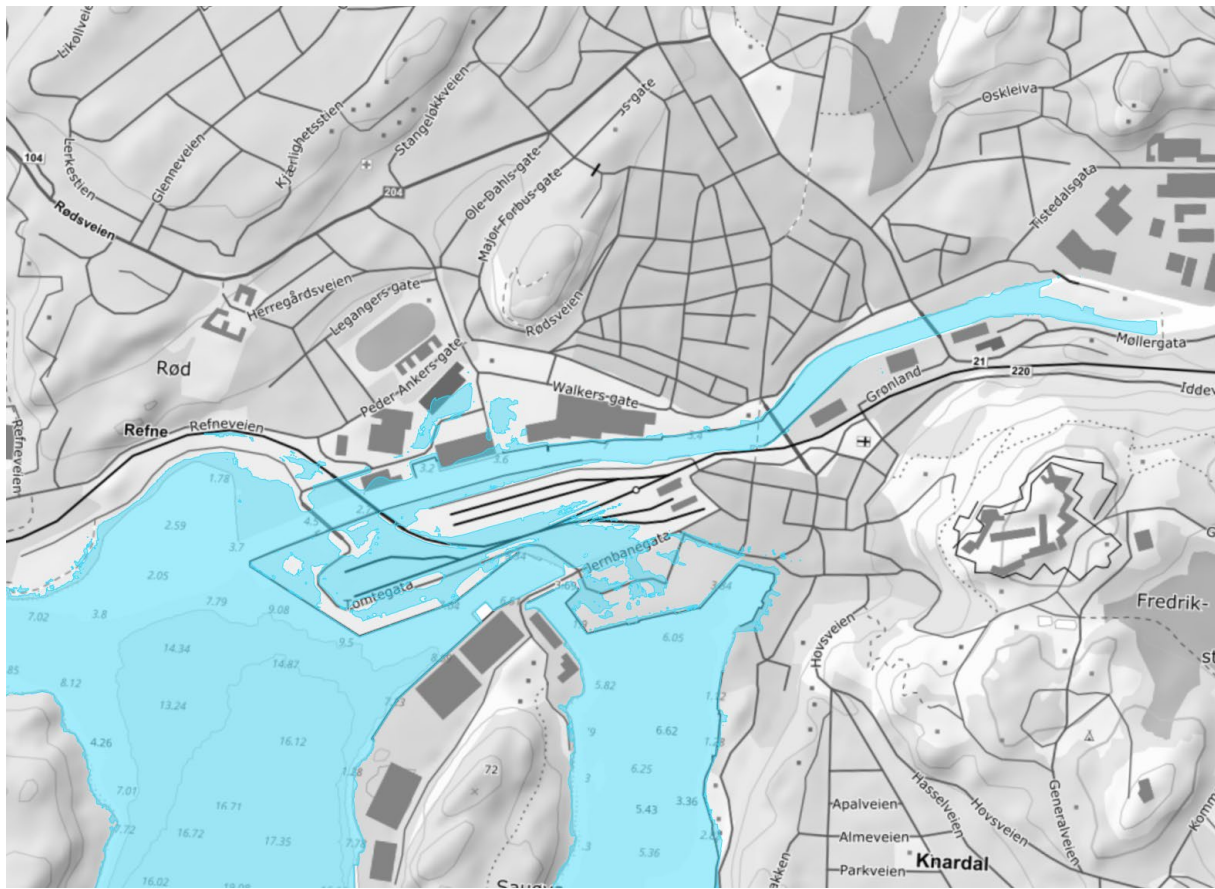


Fig. 1. Fra Kartverkets Se havnivå. Visualisering av oversvømte områder ved 20-års stormflo i dag.

Med fremtidig havnivåstigning vil store arealer i Halden sentrum kunne stå under vann ved en 200-års stormflo i år 2100, se fig. 2 nedenfor. Dette vil kunne forsterke utfordringene med fremkommeligheten på veinettet ytterligere. Dette gjør at det i beredskapssammenheng er viktig at det finnes gode alternative ruter. I planleggingen av ny utbygging er det også viktig å tenke på hvordan man ev. kan forhindre at områder oversvømmes eller om de må tåle å stå under vann i perioder. I kommuneplanens arealdel § 6.2.1 er det satt krav om at det ved etablering av ny bebyggelse skal den laveste tillatte kote høyden for ferdig gulv være 2,5 m.o.h. Videre står det at parkeringsanlegg kan etableres under kote 2,5 m.o.h. dersom de sikres mot vanninntrenging. Disse bestemmelsene går foran sentrumsplanens bestemmelse § 2.13 som setter en laveste kote høyde på 2,2 for bygging. Også for enkelte andre tiltak bør det vurderes om de kan legges og ev. hvordan utforming osv. skal være i områder som ligger lavere enn kote 2,5 m.o.h.



Fig. 2. Fra Kartverkets Se havnivå. Visualisering av oversvømte områder ved 200-års stormflo i år 2100.

I sammenheng med gatebruksplanen vil det være aktuelt å nærmere på hvor og hvordan f.eks. vannforsyningen ved brann sikres. I stedet for brannkummer, må det i de flomutsatte områdene være brannhydranter over bakken. Det kan også være aktuelt å se nærmere på fremkommelighet på utrykningsveier for nødetatene ved flom/stormflo. Dette vil imidlertid bli håndtert av nødetatene selv i deres beredskapsarbeid.

### *Storulykkevirksomheter*

Dette håndteres i stor grad gjennom kommuneplan og reguleringsplaner, med hensynssoner og tilhørende bestemmelser i planene. Det skal også følge ROS-analyser til disse planene som skal belyse og vurdere risiko- og sårbarheter ved arealbruk og ulike virksomheter samt deres mulige påvirkning på omgivelsene. Det er per i dag ingen storulykkebedrifter i eller i umiddelbar nærhet til sentrum.

I en gatebruksplan kan det være et tema om hvordan ev. transport av mulige farlig stoffer langs veiene til og fra storulykkebedrifter kan gjøres på best mulig måte og med minst mulig risiko. Generelt vil godkjenning av eller mulighet for slik transport bli håndtert gjennom annet regelverk. I all hovedsak vil det også være slik at offentlige veier vil være dimensjonert og godkjent for slike transporter. Vi vil derfor ikke gå videre inn i dette temaet i denne gatebruksplanen.