



Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 16.02.2017

Oppnår sentrumsplanen de mål som er vedtatt i planprogrammet?

Havneområdene som representerte en stor utbyggingsreserve i forrige høring har nå blitt båndlagt. I andre deler av planen er rammer for tetthet/høyder ikke blitt økt for å kompensere dette. Planen heller ikke dette forhold og om det nå er vanskeligere eller ens mulig å oppnå målene i planprogrammet.

NIKU peker i sin rapport på at man med dagens svært restriktive begrensninger for bla. høyder ikke oppnår målene i det vedtatte planprogrammet om et mer kompakt og urbant bysentrum ¹ (et mer levende bysentrum med flere boliger/mer virksomhet per areal.) Videre kan det stilles spørsmål om det er mulig å nå målet om 1000 nye boliger i sentrum med ønske om flere barnefamilier i sentrum. Videre viser det seg at den informasjon planen gir om mulig fortetting er misvisende og lite brukelig som beslutningsunderlag.

Planen gir lite informasjon om måloppnåelse og vi mener planen bør informere bedre om dette for å kunne fungere som underlag for riktige beslutninger om byens fremtid.

Som eksempel på misvisende informasjon kan St Joseph nevnes. Her er det i planen anslått at det er mulig å fortette med 100 nye boenheter innenfor et område på 4 mål og innenfor 9m gesimshøyde (knappt 3 etasjer.) Til sammenligning oppgis det i beskrivelsen at det i Busterudgata borettslag i dag er plass til i underkant av 100 leiligheter innenfor en tomt på på 7,7 mål og innenfor 5-6 etasjer.

Vi anser det med dette som svært lite realistisk å kunne bygge 100 enheter på St. Joseph. Etter vår mening gis det her ikke riktig informasjon (beslutningsgrunnlag) om hva som kan oppnås.

Ytterligere et eksempel på informasjon som kan være misvisende er redegjørelse for utnytting av eksisterende områder i planbeskrivelsen. Her beregnes kun fotavtrykk på bygninger i mens det ved beregning av utnytting i bestemmelsene også skal inkludere plass til parkering.

Dette er etter vår mening veldig uheldig da beskrivelsen av eksisterende områder ikke kan sammenlignes med muligheter i potensielle nye områder. Dette fører fort til at det gis et inntrykk av større muligheter til fortetting enn det i realiteten er.

Funnet av denne inkonsekvens er gjort ved kontrollmåling av fotavtrykket av bygninger i kartet for Busterudgata Borettslag. Vi antar at dette gjelder alle områder som er tatt opp i planbeskrivelsen.

¹ NIKU rapport side 16. Maksimum alternativet vil kunne være i tråd med kommunens ønsker, mellom alternativet vil kanskje være det. Sentrumsplanen legger opp til minimumsalternativet)

Den korrekte måten å beskrive grad av utnyttning ved hjelp av BYA er å også ta med parkeringsareal slik som det er gjort i bestemmelser. (ihht. departementets veileder «Grad av utnyttning»)

Hvilke konsekvenser har egentlig den moderate utnyttelse av sentrum som planen legger opp til?

Vi mener at informasjonen som fremkommer i beskrivelsen av dette på flere punkter er misvisende og dermed ikke kan utgjøre et godt beslutningsgrunnlag. Vi mener det er svært viktig og avgjørende for de beslutninger som skal tas at de fattes på riktig grunnlag. Vi foreslår derfor at det jobbes videre med planen med grundigere analyse av mulig utnyttning samt opprydding i arealbegreper etter nasjonale retningslinjer slik at de kan veilede en beslutning på riktig måte.

Patrik Bergman
siv.ark MNAL
mob. +47 47 67 37 51
patrik.bergman@sgarkitekter.no



Er det mulig å på St Joseph bygge boliger med en tetthet som er 3,2 ganger så høy som i Busterudgata Borettslag? Videre kan en spørre om det er mulig å bygge ytterligere en blokk øverst i rekken her. 30 nye leiligheter som stiller krav til 1050m² med uteoppholdsareal? Hvilke kvaliteter er det som ønskes i Halden sentrum?

Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 20.02.2017

Innspill til metodikk bak sentrumsplanutviklingen

Der er i arbeidet med sentrumsplanen laget en veldig god målsetting for utviklingen av sentrum. Der er også laget en stor jobb med at registrere dagens situasjon og problemstillinger. Men vi mener i liten grad at dagens sentrumsplan løser målsettingene eller problemstillingene. Løsningen er i større grad en bevaringsplan og et ønske om status quo, enn det er en visjon og ett verktøy til at oppnå økt boligmasse, redusert biltrafikk og ett mer aktivt sentrum.

Haldens historiske bygningsmasse er veldig viktig at bevare, og utbygging må ske i samspill med denne. Men at sentrumsplanen i så liten grad ligger til rette for utvikling av byens sentrum taler imot målsettingene i samme plan.

Vi mener dette i bunn og grunn er grunnet manglende ressurser i utviklingen av sentrumsplanen. Meget vekt er lagt på noen få, og i særlig grad på Espen Sørli, i utarbeidelsen av sentrumsplanen. Han har gjort en stor jobb med at oppfylde alle ønsker, og har bidratt til en meget åpen debatt omkring planen i offentlige fora.

Men vi mener at analysene som bør danne grunnlag for de beslutninger som politikerne i siste ende må treffe, er fraværende eller nedprioritert i en sånn grad at dagens sentrumsplan ikke lever opp til egne målsettinger.

Gruppen som har arbeidet med sentrumsplanen har primært vært politikere uten noen utdanning eller spesifikk fagkompetense på dette område (byplanlegging). Dette har medvirket til, at analysene som beslutningene blir truffet på, har vært mangelfulde. NIKU sin rapport om kulturminner og byggehøyder er det nærmeste vi kommer en dybdegående faglig analyse av helt essensielle områder i planen. Men denne rapport er bare en analyse av ett enkelt fagområde - vern. Når den står alene gir den et meget ensidig syn på eksempelvis byggehøyder i relasjon til vernegrad. Den gir ikke noen analyse av rentabiliteten av prosjektene, forholdet til målsettingen om høy boligtetthet, attraktivitet av byggeområder i forhold til støy,

trafikkonsekvens, overordnet byplanlegging og volumstudie, muligheten for universelt utformede boliger osv. Mange faglige vurderinger mangler, før man kan ta rapportens konklusjon og føre direkte inn i planen.

Vi mener at kommunen har avsatt for lite ressurser til utviklingen av en faglig forsvarlig plan for utviklingen av sentrum. Det er over 30 år siden forrige sentrumsplan ble laget, og det er klart, at en kommune av Haldens størrelse ikke har et stort fagmiljø med masse erfaring i byplanlegging og sentrumsplanarbeid til rådighet internt i kommunen. Vi mener derfor at man bør innleie fagkompetense til at utføre ett grundigt analysearbeid og sammen med den eksisterende sentrumsplangruppe sikre en god sentrumsplan, som oppfylder alle målsettingene i planen.

Etter 30 år uten en oppdatert sentrumsplan er det enda viktigere, at planen blir gjennomarbeidet og prioritert høyt. Dette er et veldig komplekst verktøy, som krever høyt spesialisert kompetense for at analysere alle aspekter og nå frem til en god løsning.

Dette er ikke ment som en erstatning for den nåværende sentrumsplangruppe, men som et supplement, som sikrer faglig tyngde i gruppen.

Om Halden kommune mener dette skal være grunnlaget for byens utvikling i mange år fremover, må man også forstå konsekvensen av at underprioritere og underbemidle oppgaven. Man bør bruke penge på at få på plass en prosjektgruppe med spesialkompetense og erfaring innenfor sentrumsplanutvikling og gi denne gruppen ressurser til at lage en komplett utredning og analyse av Halden Sentrum.

Dette kan inkludere 3D modellering av en bymodell, som kan brukes som grunnlag for beslutninger omkring utbyggingspotensial i byen. Nærmere undersøkelser av trafikksituasjonen og gjennomførte analyser av konsekvensene ved omlegging av trafikken og muligt utviklingspotensial, som er nødvendig for at nå målsettingen. En helhetlig vurdering i henhold til konsekvensene av klimaendringer, herunder overvannshåndtering mm. Det vil også være relevant med en koordinator i forhold til lokale aktører som kan ha stor innvirkning på planen. At ta innspill fra lokalt næringsliv, beboere, utbyggere mm. Og at gjøre dette tidlig i planprosessen, i stedet for at gjøre det, når planen i realiteten er ferdigutarbeidet og veldig lite kan endres.

Vi har på de følgende sider gitt vort bud på, hvordan vi mener man fremadrettet bør gå frem for at sikre en faglig forsvarlig sentrumsplan.

Jon Bech Larsen

Arkitekt

mob. +47 91 33 65 01

jon.bech.larsen@sgarkitekter.no

FORSLAG TIL METODE FOR VIDERE UTVIKLING AV SENTRUMSPLAN

Dette er vort overordnede forslag til en metode som sikrer en god videre prosess med et høyt faglig nivå på den endelige Sentrumsplan

STATUS PÅ UTFØRTE OPPGAVER

- 1) Planprogram og utdybende målsetting/succeskriterier for Sentrumsplanen er laget.
- 2) Koordinator mellom politisk styregruppe og prosjektgruppe er funnet og har stor viden rundt prosessene frem til nå i sentrumsplanarbeidet.
- 3) Der er gjort et meget omfattende arbeid med å innsamle informasjon/registrere eksisterende situasjon.
 - 4) Mange potentialer og utfordringer ved nuværende bystruktur er identifisert.
 - 5) I forbindelse med registreringene er det laget enkelte innledende analyser.
 - 6) Det er innhentet rapporter fra forskjellige faggrupper, men disse er ikke blevet fagligt analysert i forhold til målene i sentrumsplanen. Konsekvensanalyse for foreslåtte tiltak er ikke ferdig/tatt til etterretning i nåværende sentrumsplan.
- 7) Der har vært en omfattende prosess med å inndrage befolkning, erhverv og kulturelle interessenter i forbindelse med høringen av sentrumsplanen. Disse innspill kan tas med videre i en ny utforming av sentrumsplanen.
- 8) Oppbygging av sentrumsplanutkast er laget og kan brukes som utgangspunkt/mal for en ny utgave.



FASE 1

POLITISK STYREGRUPPE (POS)

Rolle:

- 1) Klarlegge metode og rollefordeling for prosessen.
- 2) Vurdere evt. behov for revisjon av nåværende sukseskriterier/mål for Sentrumsplanen
 - overordnede mål hentes fra planprogrammet
- 3) Sammensette prosjektgruppe av fagfolk
 - sikre at gruppen har tilstrekkelig erfaring/kompetencer/faglig bakgrunn til å utarbeide en god Sentrumsplan.
 - Koordinator mellom POS og PG er funnet
 - Byplanleggere
 - Trafikkplanleggere
 - Evt. Arkitekter, Sociologer, Geologer
- 4) Sikre tilstrekkelige ressurser til en god gjennomføring er tildelt
- 5) Ved milepæler skal gruppen sikre, at prosjektgruppen oppfylder målene som er oppsatt for Sentrumsplanen





FASE 2

PROSJEKTGRUPPE (PG)

Rolle:

- 1) Vurdere evt. behov for ytterlige innsamling av informasjon/registreringer av eksisterende situasjon
- 2) Vurdere evt. behov for ytterlige definisjon av potentialer og utfordringer ved nåværende situasjon
- 3) Analysere informasjon og undersøke mulige tiltak
 - Analysere innbyrdes påvirkning mellom valg i sentrumsplanen
 - Sammenhengende konsekvensanalyse av valg som blir truffet i sentrumsplanen
- 4) Lage utkast til Sentrumsplanen i henhold til resultater fra analysen
- 5) Sammen med POS vurdere om sentrumsplanen lever opp til kravene
 - Vurdere evt. endringer i FASE 1 eller ny runde i FASE 2
 - Kontroll og kvalitetssikring av tværfaglig sammenheng



Relevante interessenter

Prosjektgruppen står for å koordinere møter og innspill fra relevante interessenter til prosessen.

- Erhvervsliv
- Statslige/kommunale etater
- Utdanning
- Befolkning
- Annet



Eksterne faggrupper

Prosjektgruppen står for å innhente rådgivning fra eksterne faglige kompetenser som prosjektgruppen ikke selv besidder:

- Trafikkingeniører/planleggere
- Arkitekter
- Sociologer
- Geologer
- Vernemyndigheter
- Annet



FASE 3

ENDRINGSFASE (POS, PG, politikere og offentlighet)

- 1) Utkastet til ny Sentrumsplan gjennomgår lovpliktige høringsrunder, både politiske og offentlige.
- 2) Etter hver høringsrunde gjør POS status for prosjektet.
 - Skal sukseskriterier/mål revurderes
 - Er der behov for endringer/tilføyelser til prosjektgruppen.
- 3) Etter hver høringsrunde gjennomfører PG en ny runde på prosjektet (som beskrevet i FASE 2).
 - Er der behov for mer informasjon/ny registrering
 - Analysere innspill fra høringer og nye informasjoner
 - Utarbeide en forbedret Sentrumsplan i henhold til analysens resultater





FASE 4

EVALUERINGSFASE (POS og politikere)

- 1) Ferdig Sentrumsplan godkjennes (eller avvises) av politikere
- 2) Ved avvisning startes planleggingsprosessen på nytt, og politikere nedsetter en ny POS
 - Planprogrammet revurderes
 - ny POS starter på FASE 1 på nytt og vurderer om målsettingen skal endres.
- 3) Ved godkjenning implementeres Sentrumsplanen
 - POS og PG evaluerer på prosessen og sikrer erfaringer
 - Politikere holder løbende status på virkningene av Sentrumsplanen og iverksetter ved behov ny utvikling/ending av eksisterende Sentrumsplan

Oversikt

FORSLAG TIL METODE FOR UTVIKLING AV SENTRUMSPLAN

STATUS MARS 2015

STATUS I UTØRTE OPPGAVER

- 1) Program og utførelse måltidspunkt vurderes for Sentrumsplanen er laget.
- 2) Korrelasjon mellom offentlig transport og program og utførelse er lagt inn i Sentrumsplanen.
- 3) Det er gjort 4 regel endringer i Sentrumsplanen:
 - 4) Mange postkasser og utstyr er nå plassert i Sentrumsplanen.
 - 5) Innsamlingspunktene er nå plassert i Sentrumsplanen.
 - 6) Innsamlingspunktene er nå plassert i Sentrumsplanen.
 - 7) Innsamlingspunktene er nå plassert i Sentrumsplanen.
- 4) Sentrumsplanen er nå plassert i Sentrumsplanen.
- 5) Sentrumsplanen er nå plassert i Sentrumsplanen.
- 6) Sentrumsplanen er nå plassert i Sentrumsplanen.
- 7) Sentrumsplanen er nå plassert i Sentrumsplanen.
- 8) Sentrumsplanen er nå plassert i Sentrumsplanen.

FASE 1

POLITISK STEPGRUPPE (PUS)

- Roller:**
- 1) Gjennomføre metode og gjennomføring for prosessen.
 - 2) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 3) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 4) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 5) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 6) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 7) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 8) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.

FASE 2

PROSJEKTGRUPPE (PUS)

- Roller:**
- 1) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 2) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 3) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 4) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 5) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 6) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 7) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.
 - 8) Vurdere evt. behov for endringer i Sentrumsplanen.

FASE 3

ENGASJEMENTGRUPPE (PUS, POK, POK, POK)

- 1) Utsatt til ny Sentrumsplan gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 2) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 3) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 4) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 5) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 6) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 7) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 8) Etter nye helseundersøkelser gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.

FASE 4

EVALUERINGSFASE (PUS og politisk)

- 1) Første Sentrumsplan gjennomgår helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 2) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 3) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 4) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 5) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 6) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 7) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.
- 8) Ved utredning vurderes helseundersøkelser, helseundersøkelser og utredninger.

Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 20.02.2017

innspill til sentrumsplan: Kollektivtransport, sykkel- og gangveier

I henhold til nasjonal transportplan (og målene i planbeskrivelsen), skal vekst i persontransport ske med kollektivtrafikk, sykkel og gangtrafikk. I forlengelse av dette er det kritikkverdig, at sentrumsplanen, selv etter 1,5 års ekstra behandlingstid, fortsatt ikke har noen veldig konkrete planer for, hvordan det skal tilrettelegges bedre for kollektiv, sykkel- og gangtrafikk.

Der inngår noen få kryssninger som skal utbedres av hensyn til trafiksikkerhet til og fra skole, og noen få strekninger, som skal få sykkelfelt.

Om man vil jobbe seriøst med at ta trafikkveksten med kollektiv, sykkel- og gangtrafikk, da er det opplagt, at der må utarbeides en veldig grundig plan for hvordan sentrum (i samspill med områdene rundt) kan bli enda bedre for syklende og gående. Gågata er eneste sted i sentrum, der gang- og sykkeltrafikk har gode forhold. Eneste annen nye tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk er på strekningen fra Sørlieløstet til Høyskolen på Remmen (og en del av strekningen fra Vaterland Bro mot Tistedalen). Denne strekning er helt frakoblet fra størstedelen av byen, og der er ingen helhetlig plan eller visjon for at forbedre denne situasjon. Der har tilsynelatende i mange år vært en intensjon om at utarbeide en sykkel- og gangplan i samarbeid med veivesenet. Men dette er ikke resultert i en konkret plan, som gir spesifikke løsninger i sentrumsplanen.

Det bør prioriteres at lage en plan, som gjør det mere attraktivt at sykle eller gå i byen, enn det er at kjøre i bilen. Dette er ikke noe som hver enkelt utbygger kan gjøre innenfor sitt område, det er noe kommunen må stå som hovedansvarlig for, og som gir tydelige føringer for alle større prosjekter i byen fremover. At tilrettelegge for effektiv sykkel- og gangtrafikk er ikke bare at utbedre noen kryss over trafikerte trafikkknutepunkter. Skal man få befolkningen til at bruke sykkel- og gangveier som alternativ til biltrafikk, må der tilrettelegges for raske sykkelinnfartsårer til og fra sentrum. Brede dedikerte sykkelstier, som gir mulighet for høy hastighet og sikker ferdsel. I illustrasjon 01 har vi laget et kart, som viser noen av de viktigste gang- og sykkelrutene til og fra byen, og kommet med et bud på deres funksjonalitet i forhold til sykkeltrafikk som et likevektig alternativ til biltrafikken. Rød er der situasjonen er verst, grøn er der den eksisterende løsningen er bra.

Noen elementer at ta med i betragningene er, at om sykkeltrafikken skal være effektiv som transportalternativ krever det, at man oppnår høy fart og sikkerhet. Dette krever at sykkelstien får prioritet over biltrafikken. Det er da spesielt viktig, at:

Illustrasjon 01



1. Sykkelstien har forkjørsrett over mindre tilstøtende veier og utkjørsler fra private tomter. Om oversikten er dårlig for tilstøtende trafikanter, vil sykkelveien føles utrygg, og syklisten vil redusere hastigheten betraktelig. Dermed blir sykkelveien ikke et rask alternativ til biltrafikk, men ett langsomt alternativ på nivå med gangtrafikk.

2. For at oppnå høy hastighet, må sykkelstien være tilnærmet nivåfri. Hovedsykkelveier kan ikke ha nedsenking i sykkelveien ved hver eneste private utkjørsel.

3. Kombinert sykkel- og gangsti begrenser i stor grad den mulige hastighet på syklistene. Hovedsykkelstier bør være atskilt fra fotgjengere, om de skal bidra til at syklen blir et effektivt alternativ til bilen. Med raske sykkelstier vil syklen i mange tilfelle bli raskere enn bilen, når man medregner parkering osv. Dette er ett veldig stort insitamert til at bruke syklen.

4. Om ikke det er mulig at tilrettelegge eksisterende sykkeltraseer må alternativer vurderes. Det er mulig at noen veier må være helt forbeholdt syklende (og evt. innkjørsel for beboere). Veibredden for biltrafikk må muligens innskrenkes for at gi plass til sykkeltrase.

5. Både gang- og sykkeltraseer føles mer trygge, om de ligger i åpne strøk, der boliger, næringslokaler osv. har godt utsyn hele døgnet. Gang- og sykkelveier i isolerte

Eksempel 1: Her er et eksempel på en god høyhastighets hovedsykkelvei i en tettbebygg sentrumsgate. Tilstøtende biltrafikk har tydelig vikeplikt for sykklistene. Fortau for gående skiller bygninger (utkjørsler og atkomst til bygninger) fra syklistene med høyere hastighet.



Eksempel 2: Igjen er fortau en ekstra sone mellom utkjørsler og utganger fra bygg. Sykkelveien er nivåfri. I stedet har tilstøtende utkjørsler lokale ramper i siden av veien. Dette sikrer høy hastighet for syklende.



Haldeneksempel 1: Markus Thranes Gate er en riksvei med forkjørsrett, men uansett har ikke sykkelfeltet forkjørsrett, hverken ved utkjørsler (som har dårlig sikt) eller kryss. Dette medvirker til, at syklende må benytte veifeltet (mindre trygt) eller kjøre nesten like langsomt som fotgjengere.



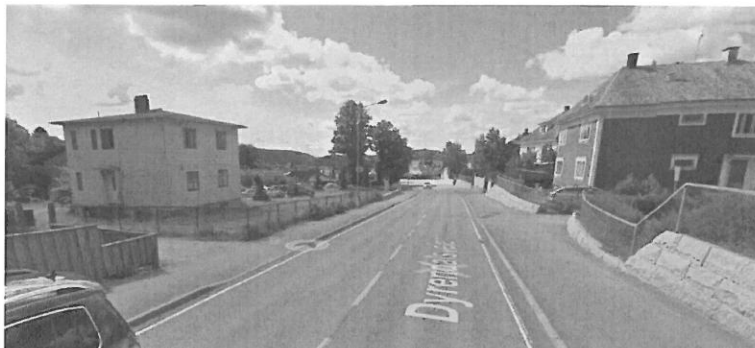
Haldeneksempel 2: Peder Ankers Gate er markert som en mulig hovedsykkelvei på side 31 i planbeskrivelsen. Likevel er hverken kryssninger eller sykkeltrase eksisterende. Her er det mye plass og lite trafikk, så det bør være mulig å få til en dedikert høyhastighets sykkeltrase med trygge kryssninger.



Haldeneksempel 3: Rv 22 mellom broene har grei bredde på sykkelstien, men sykkeltraseen ligger rett inntil bygningene, og dårlig oversikt gjør det farlig å kjøre med høy fart. Plasseres sykkeltraseen på motsatte side, kan man få en god løsning.



Haldeneksempel 4: Dyrendalsveien er hovedinnfartsåren fra store områder utenfor bykjernen. Veien har forkjørsrett, men ved hver private utkjørsel har sykkelstien nivåsenkning. Samtidig har utkjørslene dårlig sikt. Dette gjør det umulig at kjøre raskt og sikkert på sykkelstien.



Haldeneksempel 5: Halden Videregående skole (og Saugbrugs) har ingen trygge og raske atkomstveier for syklister. Dette er ett av områdene med størst potential for mange daglige syklister. Torgny Segerstedts Gate har mye tilgjengelig plass, men veldig dårlige forhold for syklister. Ved parkeringsanlegg har syklister vigeplikt og utsiktsforholdene er dårlige.



strøk med liten oversikt fra andre mennesker føles fort utrygge. I tillegg må veiene være godt opplyst alle steder.

Her er noen eksempler på løsninger som kan medvirke til at sikre gode sikre sykkelveier som ligger til rette for høy hastighet. Og noen eksempler fra Halden, som viser hvorfor dagens sykkelveier ikke gjør dette. Alle Haldeneksempler er markert som en del av hovedsykkelnettet i illustrasjonen på side 31. i sentrumsplanbeskrivelsen, men er ikke tilrettelagt for likevegtig sykkeltrase i forhold til biltrafikken.

Om Halden Kommune har en visjon om at tilretteliggende for syklister krever det mer enn noen få sikringer av kryss. Man må tilretteliggende for gode raske sykkelforbindelser, som gir et tilbud som er like bra som det tilbudet biltrafikken får. På den måte blir sykkel et effektivt transportmiddel til at kjøre på jobb, i skole, på fotballtrening, til kinoen, til vennene og mange andre situasjoner i hverdagen.

Om man vil oppfylde målet om at trafikkvekst skal ske med kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk er det essensielt at disse alternativer kan konkurrere med bilen.

Sammenhengende gangtrafikk

I sentrum av Halden er det flere gode steder for gangtrafikk. Hele aksene fra Os Alle til Torget på sydsiden er godt tilrettelagt for gangtrafikk. Det samme er forbindelsen fra Olav V's Gate og opp til festningen. Handelsområdet i Tistasentret har gode interne gangforbindelser i selve sentret. Bryggen på sydsiden har også gode gangforbindelser. Sentrumsplanen beskriver riktig nok enkelte overganger som er usikre, og som

må utbedres, men sier ikke noe om løsninger eller tidsfrist for dette. Men Problemet som sentrumsplanen burde medvirke til at løse er i stor grad de manglende forbindelser mellom disse områdene. Forbindelsen mellom tistasentret og gågata er preget av triste parkeringsarealer og trange passasjer mellom veier og hus. Bedre forbindelser mellom disse områder vil bidra til at flere besøkende i byens nye handelssentrum (Tistasentret) vil benytte byens gågate og gamle handelsstrøk.

Forbindelsen mellom bryggen og gågata på sydsiden mangler gågate (eller bedre tilrettelagt bygate) på en 100 meter strekning. Bedre forbindelse her vil tydeliggjøre byens gågate for mange av de besøkende på havnen og utestedene på sommeren, og dermed gjøre gågate mer synlig og attraktiv for mange turister og besøkende ved utestedene og kulturtilbudene rundt bryggen. I stedet kjører folk nå fra byen og opp til parkeringsplassen ved festningen, noe som gir økt biltrafikk.

Gangforbindelsen til festningen er en fantastisk flott tursti til Haldens sterkeste landemerke. Problemet er at denne gangforbindelse vel nesten er ukjent for de fleste besøkende i byen. Der mangler skilting og bedre tilrettelegging mellom torget/gågaten og opp mot festningsgate.

Handelsområdet nordvest for Tistasentret er desværre utelukkende tilrettelagt for biltrafikk. Mange trafikanter kjører bilen 100 meter til neste parkeringsplass i stedet for at gå. Dette er grunnet dårlig tilrettelegging for gangtrafikk, og dette bør vektlegges i fremtidig utvikling av området.

Dette er bare noen av de punkter, der bedre forbindelser mellom gangområder kan bedre bruken og attraktivitetn og minnske biltrafikken i sentrum.

Jon Bech Larsen

Arkitekt

mob. +47 91 33 65 01

jon.bech.larsen@sgarkitekter.no

Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 20.02.2017

Innspill til Høydebestemmelser i sentrumsplanen

1. Høydebestemmelser

Høydebestemmelsene i sentrumsplanen er utelukkende basert på, at intet nybygg kan gå over gesimshøyden for eksisterende bebyggelse i kvartalet (med unntak av bestemmelsen for området Grønland). Samtidig har man et ønske om at oppnå 1000 nye boliger i sentrum. Som planbeskrivelsen selv uttrykker dette:

"Skal en nå målsettingen om 1000 nye boenheter i sentrum må dette skje som flermannsboliger med stor utnyttelse av tomtearealet." planbeskrivelsen s. 18

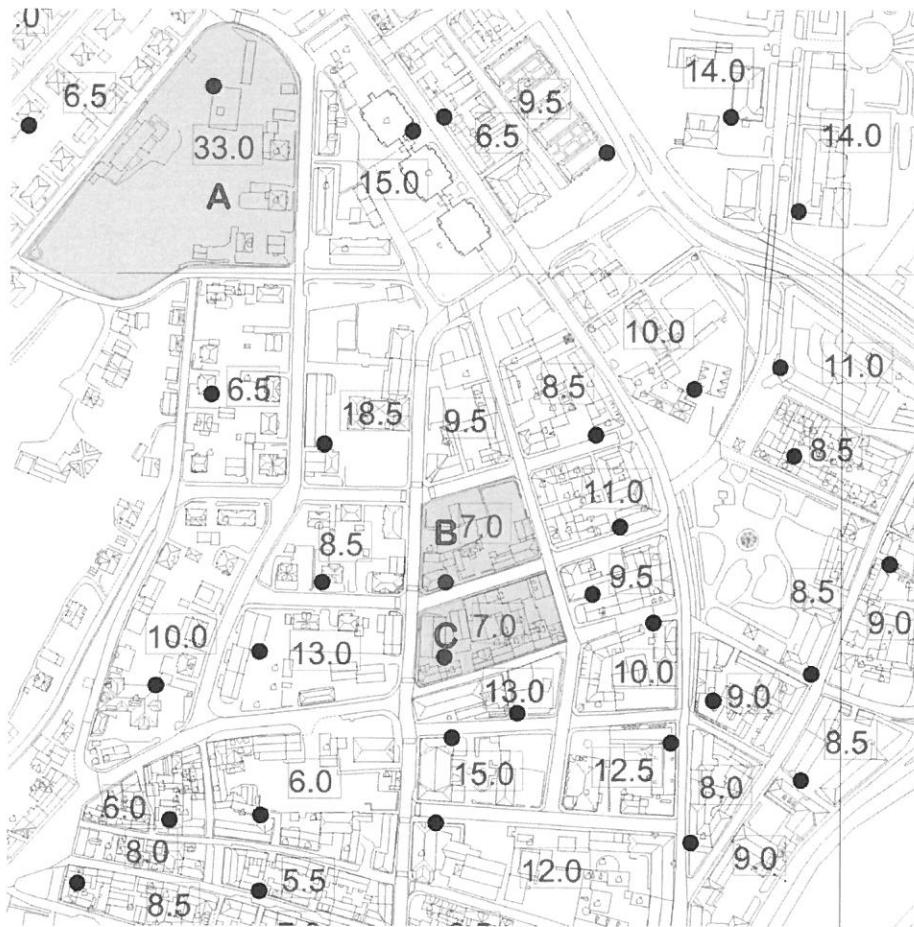
Fortetting i sentrum er viktig både for at skape liv og tiltrekningskraft i sentrum og for at minimere behovet for privat transport og dermed minimere klimautslipp og forurensning.

Dermed virker løsningen med utelukkende at bruke eksisterende gesimshøyde ikke som en holdbar måte at optimere bygningsvolumer i sentrum.

Område A (se illustrasjon 01) har høydebegrensninger på 33 meter rett ved siden av et boligområde med 6,5 meter begrensning, samtidig er der flere opplagte utviklingsområder i sentrum (område B og C), som har 7 meter som maksimal gesims, men som ligger omgitt av bygg med bygningshøyde 9-13 meter. Om der skal være en logisk mulighet for fortetting i sentrum, må sentrumsplanens høydebestemmelser baseres på en analyse av hvert kvartal (spesielt i de mest sentrumsnære områder), med en faglig vektning mellom fortetting, vern og andre elementer.

En sann analyse bør lages med bakgrunn i faglige verktøyer som 3D modeller og analyser utført av fagpersoner som byplanleggere.

Kommunen har bestilt en tilleggsutredning fra NIKU (Norsk institutt for kulturminneforskning). Denne utredning fokuserer nesten utelukkende på bygningsvolumenes konsekvens på vernede bygninger. Dette er selvkklart et viktig aspekt at ta hensyn til i en by som Halden, der mange flotte historiske bygg er bevart. Men det er samtidig viktig at innse, at verning av historiske bygg bare er en del av en god byutvikling. Der finnes mange andre aspekter som tilsier, at et bysentrum også må utvikles for at bevare sin attraktivitet.

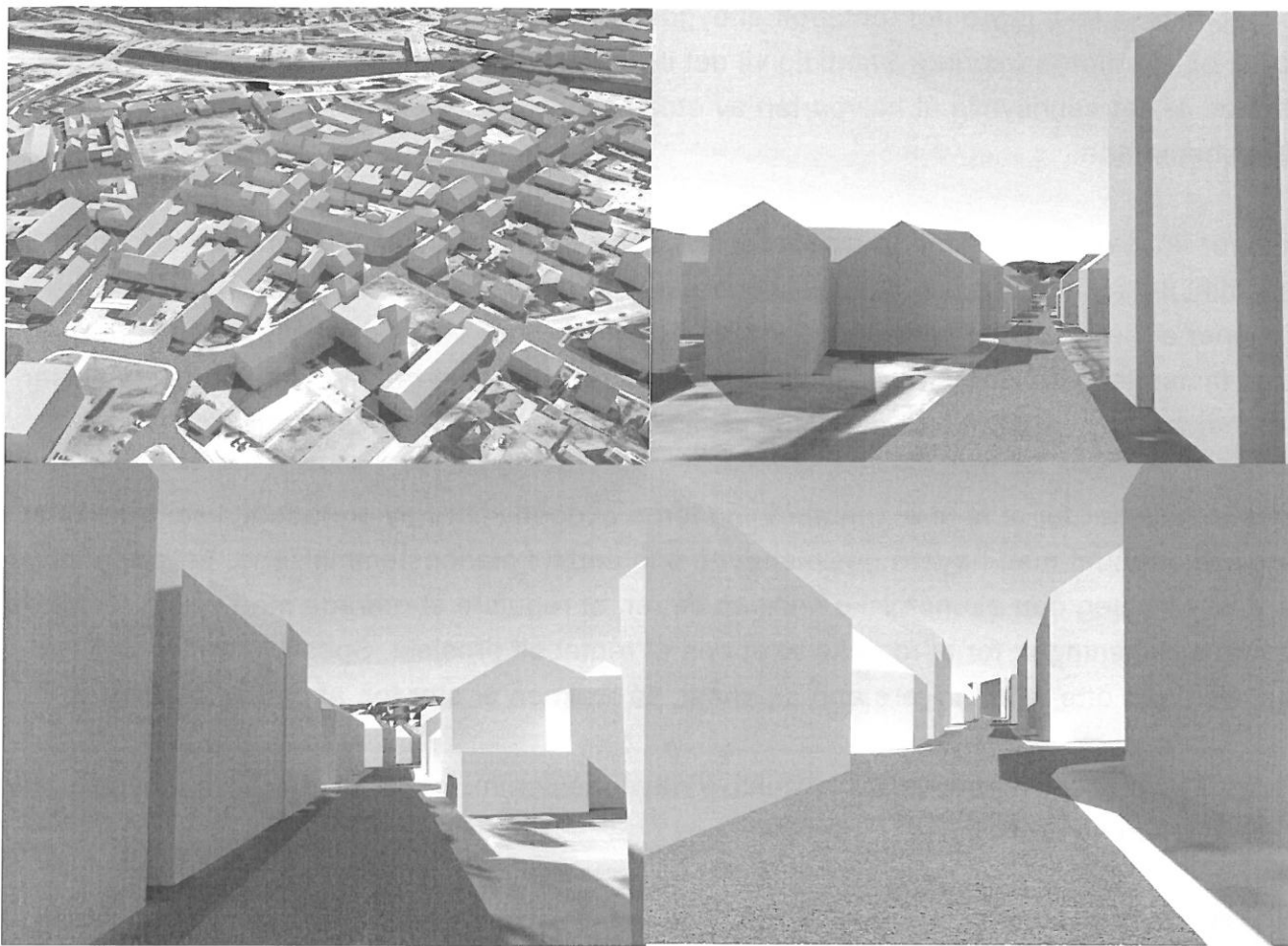


Illustrasjon 01



Illustrasjon 02





Illustrasjon 03

Igjen kan vi ta ett kvartal (B) som eksempel (se illustrasjon 01 og 02). Her ser vi to bygg med henholdsvis "vernegrad som del av et miljø" og "høy vernegrad som del av et miljø". Den resterende del av tomten fremstår veldig dårligt utnyttet i forhold til den sentrale plassering i bystrukturen - et par eneboliger, uteboder, bilverksted og grusparkeringsplasser. NIKU anbefaler i siste ende 2 etasjer + loft med begrunnelse i områdetets karakter og vern. Samtidig sier utredningen, at det er mulig at bygge høyere enn dette, men at dette ikke er optimalt i forhold til verneverdig bebyggelse. Her mener vi der er en opplagt mulighet for at en mer komplett analyse av området med en vektning som forholder seg til omkringliggende kvartaler. Flere tilstøtende kvartaler har høyder på rundt 10 meter, og et par kvartaler har også 13-18 meter. Der er derfor veldig lite annet enn vern av to bygninger, som taler for at gesimshøyden i dette område skal være 7 meter. Dette er derimot et godt område at fortette byen, da kvartalet i dag er dårlig utnyttet, og ikke har noen bygg med meget høy vernegrad/fredning. Samtidig har det en veldig sentral beliggenhet og god avstand til støykilder. En enkel 3D modell av området med ett bygg på 3 etasjer (gesims 10 meter) viser, at dette ikke skiller seg negativt ut i gateløpet (se illustrasjon 03).

I tillegg til en ren volumstudie bør også andre faktorer spille inn i høydebegrensningene. At ligge opp til 2 etasjes bygg og loftetasje uten arker (ettersom disse vil øke gesimshøyden) på en av de mest attraktive og sentrale tomter i byen vil medføre mange dårlige konsekvenser. 2

boligetasjer vil ikke gjøre det rentabelt at bygge parkeringskjeller, dermed vil mye av bakkeplanet bli overflateparkering. Samtidig vil det ikke være rentabelt med heis i så lavt et bygg. Dermed er det sannsynlig at halvparten av etasjene i bygget ikke blir tilgjengelige for bevegelseshemmede.

Dette er konsekvenser, som høydebegrensningene ikke tar hensyn til, men som bør være en essensiell del av analysen som leder til bedre høydebestemmelser.

Vi mener at høydebestemmelsene gjenerelt bør gjennomgå en mer komplett faglig analyse for at fastsette gesimshøyder. At ta eksisterende gesimshøyde rett over i nye bestemmelser, uten hensyn til andre faktorer enn vern, gir ikke mulighet for fortetting i sentrum.

Eneste mulighet for at få til et rentabelt moderne byggeri i flere av områdene i sentrum er at regulere området med høyere gesimshøyde enn angitt i planbestemmelsene. Veldig få utbyggere vil påta seg den økonomiske risikoen det er, at regulere et område med veldig restriktive høydebegrensninger, for at forsøke at oppnå et rentabelt prosjekt. Spesielt i en by som Halden, der vern ofte veier høyere enn alt annet, så risikoen er stor for, at planen blir avvist.

Dermed blir konsekvensen av de restriktive høydebestemmelsene, at målet om utbygging av 1000 boliger i sentrum ikke er realistisk.

En måte at imøtekomme hensynet til at bygge inn til bygg med høy vernegrad (og samtidig muliggjøre større byggehøyder og utnyttelse) kunne være en bestemmelse om, at nybygg ved siden av bygg med meget høy vernegrad/fredning skal trappe ned, så det underordnes det vernede hus, der bygningsvolumene møter hverandre.

2. Spesifikke høydebegrensninger

Mange steder i høydebegrensningene er der angitt grenser som 6,5 meter, 9 meter og andre varierende mål. Disse mål virker til å være basert på registreringer av eksisterende bebyggelse. Men målene tar ikke hensyn til eventuelle nybygg som må følge nutidens krav til romhøyder (og brukernes krav om gode romslige løsninger i moderne boliger).

Vi mener derfor at høydebestemmelsene må revurderes og gjennomgå en grundigere analyse for å ligge til rette for reelle utviklingsmuligheter, i stedet for utelukkende å være basert på en registrering av eksisterende bebyggelse.

Se illustrasjon 04 og 05 for noen standard mål på nybygg. Eksempelvis vil kravet i TEK 10 være minimum 2,4 meter himlingshøyde i boliger. Dette er ett minimumskrav, og mange moderne leiligheter vil etterstrebe minimum 2,7 meter himlingshøyde i spesielt oppholdsrom. Uansett må du ha plass for tekniske føringer osv. over himling, hvilket gjør 2,7 meter til underkant etasjedekke til et minimumskrav. Så har du ca. 0,3 meter etasjedekke, for at fungere som lyd- og brannskille. Så ett absolut minimumsmål er 3 meter, men for at gi lidt rom for kryssing av tekniske føringer og andre tilpasninger som balkongdekke med oppvarmet rom under, vil det oftest være anbefalt at gå for 3,1 eller 3,2 meter etasjehøyder.

I første etasje vil det i flere områder av sentrum være attraktivt at ligge til rette for mer offentlige funksjoner (næring) mot gaten. Næringslokaler bygger høyere enn boliglokaler grunnet større krav til himlingshøyder og større dimensjoner på tekniske føringer over himling. Som minimum må det påberegnes 3,4 meter som etasjehøyde ved kontorbygg, men salgslokaler ønsker ofte større himlingshøyde enn dette. 3,8-4 meter etasjehøyde i 1. etasje er i mange andre sentrumsplaner et krav, for at sikre tilrettelegging for mere offentlige funksjoner i gateplanet.

I bygg med bolig i 1. etasje er det ofte hensiktsmessig at 1. etasje ligger 0,6-1 meter over gateplan for at sikre privatliv / hindre innsyn til leiligheter i 1. etasje i sentrumsbebyggelse.

Dermed burde de fleste høyder i høydebestemmelsene være fastsatt med henblikk på at sikre en god utnyttelse, uavhengig om de gjenerelle høydekrav er veldig restriktive. Som utgangspunkt bør høydene derfor minimum være i intervaller som dette:

Bygg i 1 etasje: Gesimshøyde 4 meter.

Bygg i 2 etasjer: Gesimshøyde 7 meter.

Bygg i 3 etasjer: Gesimshøyde 10 meter.

Bygg i 4 etasjer: Gesimshøyde 13 meter osv.

Byggegrenser på 6 meter og 9 meter osv. gir dårlige muligheter for utnyttelse av potensialet i bygningsvolumet. At øke gesimshøyden med 1 meter betyr veldig lite i forhold til volumsamhørigheten i et område, men det betyr veldig mye for muligheten til at bygge gode moderne bygninger og i forhold til at oppnå målet om ett kompakt bysentrum med flere boenheter, og dermed økt aktivitet.

Jon Bech Larsen

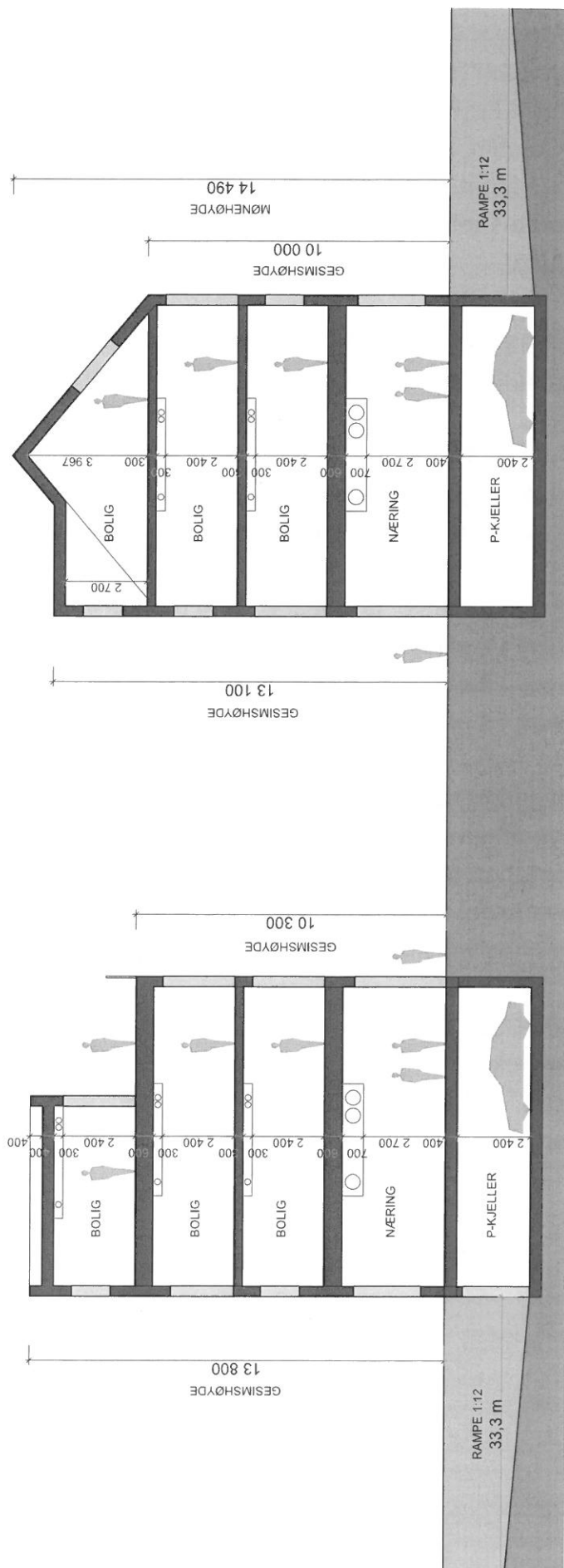
Arkitekt

mob. +47 91 33 65 01

jon.bech.larsen@sgarkitekter.no

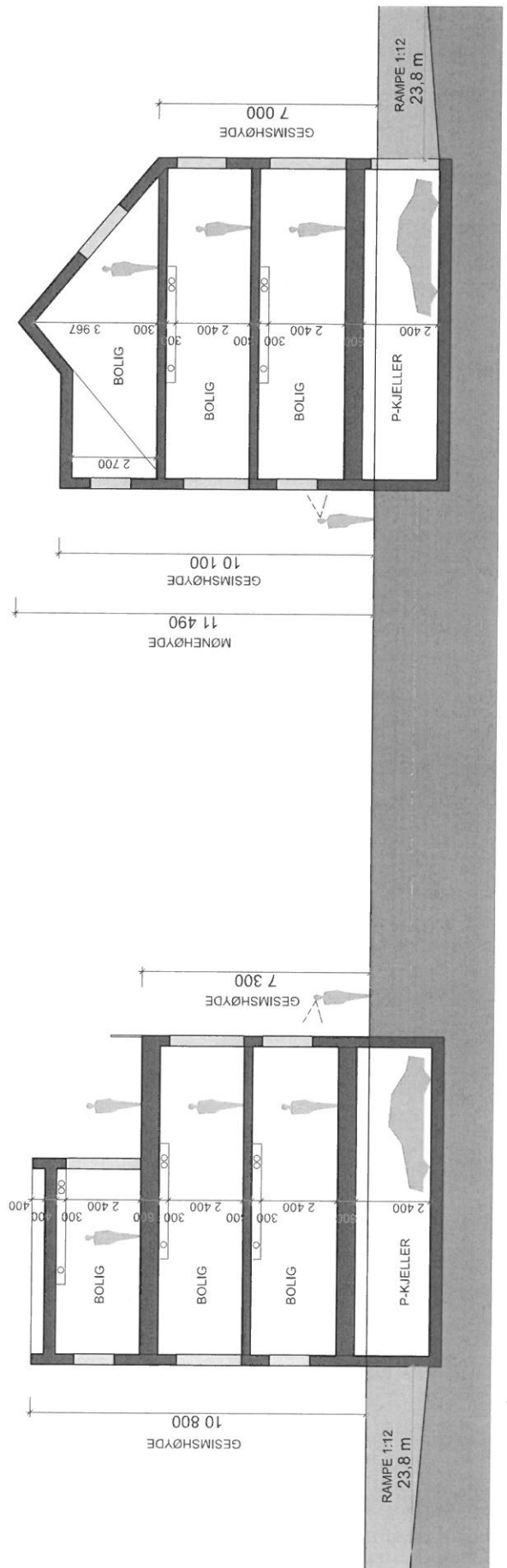
HØYDEBESTEMMELSER
 EKSEMPEL: 3 + 1 ETASJE MED NÆRING I GATEPLAN

Denne figur illustrerer gesimshøyder for ett vanlig nybygg med 3 etasjer og 1 loftetasje/inntrukket etasje.



HØYDEBESTEMMELSER
EKSEMPEL: 2 + 1 ETASJE MED BOLIG HEVET OVER GATEPLAN

Denne figur illustrerer gesimshøyder for ett vanlig nybygg med 2 etasjer og 1 loftetasje/inntrukket etasje.



Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 20.02.2017

Innspill til sentrumsplan: Arker og takoppløft

Der er i sentrumsplanen ikke noen bestemmelser om bruk av arker og takoppløft. I en sentrumsplan, der stort sett alle kvartaler har bygg med vernegrad og saltak, er der stor sannsynlighet for at mange nybygg vil få krav om saltak i tillegg. Med de allerede veldig restriktive høydebestemmelser, vil saltak uten arker eller oplette gi enda en stor begrensning i at øke antallet av gode nye leiligheter i sentrum, noe som sentrumsplanen sigter mot. Mange områder vil maksimalt få 2-3 etasjer innenfor høydebestemmelsene. Om man i dette tilfelde kan utnytte arker til at bruke taketasjen som gode moderne leiligheter, vil man umiddelbart kunne få en økning i leilighetsantallet på 20-30%. Og dette uten at bryte med omkringliggende bebyggelsesvolum.

Sentrum har allerede mange bygg med arker, så nybygg med arker vil fortsatt fremstå som en integrert del av bybildet. Se illustrasjon 01 for forskjellige områder med verneverdig bebyggelse med arker i sentrum.

Ett eksempel på en bestemmelse om arker, som gir en god balanse i fasaden og takflaten, er denne fra Sentrumsplanen for Kongsberg (vedtatt 23.03.11):

"Arker og takoppløft med utstrekning inntil 1/3 av hver takflate, kan tillates i tillegg til den tillatte gesimshøyden."

Dette vil kunne gi en bedre mulighet for at bygge med saltak og samtidig utnytte bygningsvolumet på en god måte.



Illustrasjon 01

Alternativet til dette er at omgå gesimshøydebestemmelsene med utgangspunkt i "Grad av utnyttning – Beregnings- og målereglar". Dermed påvirker eksempelvis inntrukne terrasser i takflaten ikke gesimshøyden, og tverrfløy som går ut fra fasaden er også tillat. Det virker ulogisk, at man i en by som Halden, der det åbenbart er et mål i sentrumsplanen at ha veldig restriktive høydebestemmelser, og der man samtidig ønsker stor vekst av bolig i sentrum, ikke ligger til rette for best mulig utnyttelse av det bygningsvolum som er tilgjengelig. Det vil dermed være opplagt at innføre en bestemmelse om arker og takoppløft (1/3 av takflaten), så man bedre kan utnytte taketasjens volum til boligmasse.

I beste fall vil manglen av denne bestemmelse medføre mange dispensasjonssøknader, som gir en større administrativ byrde.

Jon Bech Larsen

Arkitekt

mob. +47 91 33 65 01

jon.bech.larsen@sgarkitekter.no



Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 20.02.2017

Innspill til sentrumsplan – Regulering, byggekostnader og boliger i eksisterende bebyggelse.

I planprogrammet for sentrumsplanen er målene man ønsker å nå bla. et mer levende bysentrum, et mer kompakt og urbant bysentrum, flere boliger i sentrum med mer. Videre er et av de viktigste målene for å få i gang utvikling i sentrum å kunne gå rett fra plan til byggetiltak uten å behøve gå via en detaljregulering. Reguleringer er som kjent både tid- og kostnadskrevende samtidig som de inneholder mange elementer av usikkerhet. Men vil planen, slik høringsutkastet nå foreligger nå de målsettingene i planprogrammet?

For det første fremgår det av høringsutkastet at alt flere steder ønskes utviklet via en detaljregulering. Man fjerner seg altså fra målsettingen om å gå rett fra plan til tiltak. Videre vil en vedtatt høydebegrensning (som er moderat) uten tvil gjøre det vanskeligere, ikke enklere, å gjennomføre en regulering som kan resultere i høyere bygg. Det blir vanskeligere å gjennomføre tiltak som ligger utenfor rammene av planen en hva det er i dag da vi ikke har en sentrumsplan. Jeg mener det i mange tilfeller er helt nødvendig å gå utenfor rammene, fremfor når det gjelder høyder, for å nå målene om flere nye boliger og et mer urbant og kompakt bysentrum. Dette er noe også NIKU peker på i sin rapport av 10.10.2016. (NIKU rapport side 16. *"Maksimum alternativet vil kunne være i tråd med kommunens ønsker, mellom alternativet vil kanskje være det. Sentrumsplanen legger opp til minimumsalternativet"*)

Her etterlyser jeg flere analyser (NIKU har presentert en) som viser at det for det første er interessant og mulig for det brede markedet å utvikle noe som helst innenfor de rammer som gis av planen og om en slik utvikling svarer til målsettingen i planprogrammet.

I følge norsk prisbok koster det i dag ca 40.000,- / m2 salgbart areal å produsere leiligheter med parkeringskjeller. Tomtekostand, utomhusarbeider og evt. regulering er da ikke tatt med. I Halden har vi salgspriser som ligger på tilsvarende beløp. I Halden Arbeiderblad for snart et år siden (12.03.16) kunne vi lese at det aldri før hadde blitt solgt en så dyr leilighet i Halden som på Augustaborg. 6,2 mkr. for 148 m2. Dvs. ca 41.000,- / m2. Med andre ord omtrent det samme som det koster å bygge. Marginene i Halden er svært små allerede og det er i utgangspunkt vanskelig å få til utvikling med kvalitet. Med trange og vanskelige rammer blir dette enda vanskeligere. Etter min mening gir planforslaget som det nå foreligger fritt leie for å bygge smått med begrenset kvalitet, omgjøring av bygninger til flere små leiligheter der antall og høyder gjør at krav til heis, krav til boligsprinkler med mer ikke slår inn og heller ikke er rentabelt.

Det blir enklere å bygge boliger uten moderne brannsikring og som ikke er tilgjengelige for alle. Dette kan umulig være i tråd med målene om et mer attraktivt sentrum

Videre er en av målsettingene i planprogrammet at man ønsker seg flere familieboliger i sentrum. Jeg

vil påstå at dette ikke kan løses med nye leiligheter. En ny leilighet på 100m² vil ha en salgspris fra 4 – 4,5 mkr. og oppover. Når en enebolig i Halden har samme pris eller mer sannsynlig er billigere tror jeg ikke valget for en barnefamilie er vanskelig. Som et eksempel på dette vises det til en nylig artikkel hos Dagsavisen24 om et nytt boligprosjekt i regi av Sarpsborg boligbyggerlag på Grotterødløkka i Sarpsborg. Her planlegges det mellom 70-100 nye leiligheter innenfor 3-6 etasjer på en litt over 8 mål stor tomt. (<http://www.dagsavisen.no/sarpsborg24/her-er-det-kamp-om-leilighetene-1.924956>)

Halden sentrum har i dag mange boliger og bygninger med store nok enheter til å kunne fungere som eller bli fremtidige familieboliger innenfor et prissegment der en sentrumsbolig kan bli like eller mer attraktiv enn familieboliger utenfor sentrum. Den store utfordringen for Halden sentrum er bare at alt flere eneboliger, flermannsboliger og andre bygninger stykkes opp i mindre enheter der også kvaliteter som hager med mer blir borte til fordel for flere parkeringsplasser. Fortsetter denne trend ender vi opp med en mindre og ikke større andel familieboliger i sentrum. Vi får i tillegg en del overvannsproblematikk på kjøpet i takt med at hager og gårdsrom asfalteres til parkeringsplasser.

Jeg mener at potensialet for flere familieboliger i sentrum ligger i eksisterende bebeyggelse. Hvordan denne forvaltes vil bli avgjørende for hvordan man kan oppnå målsettingene om flere familieboliger i sentrum.

Forslag:

1. De som jobber med sentrumsplanen kunne valgt ut et eller flere områder som de mener kunne fungert som en oppstart eller katalysator for ønsket sentrumsutvikling. Videre kunne man i samarbeid med eiere for disse områder utarbeidet mulighetsstudier for å dels finne grensen der utvikling i det hele tatt er interessant og mulig og dels finne forslag som kan bidra til å øke sentrums attraktivitet. Resultatet burde så felles ned i planen der dette/disse områder blir såpass detaljerte i sentrumsplanen at det er mulig å gå rett på byggesøknad, som er en av de viktige målsettingene i planprogrammet.
2. Begrense oppdelingen av boliger og lokaler i for små enheter (for mange eierforhold) for å stoppe utviklingen til færre familieboliger i sentrum. Krav til uteareal som nå er tatt inn planen er et skritt i riktig retning for å begrense disse muligheter men jeg mener man bør gå enda lenger om man skal ta problemet med fordeling av boligstørrelser i sentrum på alvor. Om markedet krever små enheter (fordi det ikke er etterspørsel etter annet akkurat nå) bør man heller se på større enheter med utleiedel(er) som er mer reversibel og er mer fleksibel for endring til flere større enheter i et lenger perspektiv. Oppdeling i flere små eierforhold sementerer en allerede uheldig utvikling og gir langt mindre fleksibilitet for fremtidige endringer av byens bygningsmasse.

Patrik Bergman
siv.ark MNAL
mob. +47 47 67 37 51
patrik.bergman@sgarkitekter.no



Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 19.02.2017

Innspill til sentrumsplan - Endringer i trafikkmønster for Nordsiden.

I beskrivelsen til sentrumsplanen legges det opp til en indre ringvei i sentrum. Ringveien skal i følge beskrivelsen løses med en tunell fra Vaterland bro til krysset Adelgata/Olav Vs gate. Og på nordsiden skal trafikken sluses gjennom Vognmakergata, Oscarsgate og Repslagergata. Alt bindes sammen med Høvleriet, Mølen, Jernbanegata og Tollbodgata. En løsning som beskriver å gi økt trafikk i Tollbodgata med redusert kontakt mellom torvet og bryggepromenaden som følge. Jeg skal dog ikke oppholde meg mer ved tunell og Tollbodgata her men ønsker å rette lyset på løsninger for Nordsiden.

Føringen på Nordsiden og konsekvensene av denne drøftes ikke i planbeskrivelsen men legger altså opp til en økning i trafikken gjennom Nordsiden. Særlig i det lengre perspektivet der man streber etter redusert trafikk over Wiels plass (og der man ønsker å rive bybrua !!) I et slikt scenario vil store deler av trafikken i stedet måtte gå gjennom Vognmakergata Oscarsgate og Repslagergate. Dvs. mye av trafikken fra og til Høvleriet for store deler av Halden. En trafikkøkning som for øvrig allerede har vært merkbar på nordsiden i takt med utbyggingen av Høvleriet.

Tidligere i planbeskrivelsen peker man på viktigheten av å nå målsettingene om flere attraktive og trygge boliger i sentrum. Spesielt med sikte på barnefamilier. Til dette har man spesielt pekt ut 6 stk områder på Nordsiden. 4 av disse ligger direkte inntil Vognmakergata eller Oscarsgate.

Jeg kan ikke se at en økning av trafikken i denne strekning bidrar til å gjøre hverken Nordsiden eller de utpekte område mer attraktive for nye boliger. Tvert om bidrar en økning i trafikken her til å redusere både kvalitet, trafikkikkerhet og attraktivitet i disse områdene.

Videre ønsker man et nytt oppvekstsenter for å styrke sentrums attraktivitet. I forbindelse med dette omtales også viktigheten av trygge skoleveier. Også på dette området vil en økning av trafikken gjennom den nevnte strekningen ha svært negative effekter.

Jeg vil foreslå at man mer grundig analyser konsekvensene den planlagte trafikkløsningen vil ha for Nordsiden, fremfor alt som attraktivt bomiljø og trygge skoleveier. Videre bør planbeskrivelsen redegjøre for slike konsekvenser. Også i forbindelse med redusert trafikk over Wiels plass og riving av bybroa bør det redegjøres for samfunnsnyttene av et slikt tiltak vurdert opp mot konsekvensene det har for samfunnsnyttene i andre delene av byen.

Patrik Bergman
siv.ark MNAL
mob. +47 47 67 37 51
patrik.bergman@sgarkitekter.no

Halden Kommune

Postboks 150
1751 Halden

Halden, 18.02.2017

Innspill til sentrumsplan - Økt trafikk på Nordsiden.

I de siste årene har trafikkøkningen vært merkbar på Nordsiden i takt med utbyggingen av handel og virksomheter på Høvleriet. Særlig merkes dette i Karl Johans gate. I samme tidsperiode har det også blitt innført soner med 30km/t. Sannsynligvis for å dempe konsekvensene av den økte trafikken. Til tider går det allikevel for fort i gatene her.

Sentrumsplanen har flere forslag til forbedring av trafikkavvikling på Nordsiden. Bla. ønsker man å stenge trafikken over Solbakken. Noe som utvilsomt vil være bra for oss som bor i øvre del av Mette Mengs gate. Men tilbake til Karl Johans gate der vi opplever at det går for fort til tross for at det er innført 30km/t sone. Av og til smeller det i krysset Karl Johans gate Kristian August gate. Noe vi både kan høre og se fra stuevinduet.

Sannsynligvis for at det går for fort men også for at krysset er noe uoversiktlig da det til dels er stort og "flyter ut" samtidig som Karl Johans gate har en knekk akkurat i krysset. Dette gjør det vanskelig å se biler som kommer i høy fart. I krysset lenger opp i Karl Johans gate, med Wærns gate, er det gjort innsnevring som får ned hastigheten. Vi skulle ønske at det kunne gjøres noe tilsvarende også i krysset med Kr. Aug. gate for å få ned hastigheten også her.

For ca et års tid siden opplevde jeg selv som fotgjenger å være kun et par meter fra å bli klemt mellom en bil og gjerdet utenfor Edderkoppen. Med det som bakgrunn er det også ubehagelig å tenke på at dette også er skoleveien til begge barna våre og mange andre barn i området.

I planbeskrivelsen står det at «Hastighet er et virkemiddel for å gjøre bomiljøer trygge for gående og syklende. Boområdene i sentrum bør ha soner på 30 km/t.» Vi foreslår at planen går enda lengre og legger føringer for gatebruksplanen og krever at gater også skal for en fysisk utforming som bidrar til å senke hastigheten. I øvrig mener vi at et såpass viktig styringsverktøy for sentrumsutviklingen som en gatebruksplan absolutt burde den være en del av sentrumsplanen.

Patrik & Heidi Bergman
Mette Mengs gate 4
fam.bergman@me.com



Undertegnede var meter fra å bli klemt mellom en bil og dette gjerde. Her gikk det for fort. Bilen klarte ikke knekken i Karl Johans gate og traff gjerdet foran Edderkoppen.

