

Oppsummering av innkomne merknader ved varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram – Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum

Med kommunedirektørens vurderinger med hensyn til planprogrammet

Bane NOR, 10.06.22

Bane Nor (jernbanemyndigheten) mener det er positivt at det trekkes fram i planprogrammet at man ønsker å fremme kollektivtrafikken. Påpeker at det er viktig at eventuelle kollektivtraséer og fremkommelighetstiltak for kollektivtiltak blir utformet slik at også buss-for-tog kan benytte/få fordeler av disse. Viser til vedlegg 1 til planprogrammet hvor det trekkes frem at fremtidig kollektivknutepunkt skal legges i nærhet til jernbanen i området mellom stasjonen og Jernbanegata. Stiller seg positive til at det ses på muligheter her da dagens løsninger for avviklingen av busstrafikk ikke anses å være helt optimale.

Mener framkommeligheten til Halden stasjon for gående og syklister har et forbedringspotensial. Halden stasjon trekkes fram som et viktig målpunkt, og derfor bør bl.a. sykkelnettet forlenges fram til stasjonen, eksempelvis fra krysset mellom Storgata og Kirkegata.

Bane NOR jobber med en konkretisering for parkerings- og mobilitetsstrategien for Østfoldbanen. Denne skal si noe den strategiske utviklingen av stasjonene innenfor mobilitet, bilparkering og sykkelparkering. Det kan være relevant å se på foreslåtte tiltak ved Halden stasjon i konkretiseringen, opp mot tiltakene som foreslås i plan for gatenett og gatebruk.

Bane NOR Eiendom: Påpeker at planprosessene for stasjonsområdet og Mølen har målsetninger om å bl.a. underbygge bærekraftige transportvaner. Bane NOR skal jobbe for at disse målene er oppnådd gjennom effektiv forvaltning av stasjonsområdet, og som partner med kommunen om planlegging og utvikling av stasjonsområdet. Mener også at sykkelnettet bør forlenges til stasjonen (jf. over).

Kommentar: Inneholder ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Statens vegvesen, 24.06.22

Uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innen vegtransport. Dette gir dem rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Mener trafiksikkerhet må være en grunnpilar i dette planarbeidet. Valgte løsninger må ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Peker på at Nasjonal transportplan 2022-2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. I planen presiseres det at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by.

Påpeker at barn- og unge har lovfestet rett til å bli hørt i all plan- og byggesaksbehandling. Det er viktig at foraer som Ungdommens fylkesting og Barnas kommunestyre, dersom disse finnes, er aktive ved behandling av saker som gjelder barn og unges trafiksikkerhet.

Følgende momenter er viktige for å øke trafiksikkerheten:

- Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lettlest for alle trafikantgrupper.
- Etablere sammenhengende nett med sikre og logiske transportruter for fotgjengere, syklister og kollektivreisende.
- Utvikle og bygge gateløsninger med blandet trafikk på de gående og syklende sine premisser.
- Øke bruken av fartsgrense 30 km/t i sentrale byområder og boligområder.
- Redusere konflikten mellom gående og syklende med separering der det er mange av disse trafikantgruppene, og mellom biltrafikken og de gående og syklende der fartsgrensen er over 40 km/t.
- Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.

Påpeker viktigheten av universell utforming og at hele reisekjeden blir universelt utformet. Viser til regjeringens [handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021-2025](#), regjeringens [veileder i universell utforming](#) (mai 2021), samt [likestillings- og diskrimineringsloven](#).

Nevner videre at nasjonal transportplan også fremhever hensynet til barn og unge, og legger føringer om at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen.

Viser også til at det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende. Det langsiktige målet er en sykkelandel på 20 % i byområdene og 8 % på landsbasis. Sykling er arealeffektivt, klima- og miljøvennlig og bra for folkehelsen. Økt bruk av elsykler og ulike former for mikromobilitet gir et potensial for ytterligere vekst.

For å oppnå økt bruk av sykkel er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, herunder sørge for sikker sykkelparkering. Påpeker også viktigheten av å drifte anleggene. Restriktive tiltak på biltrafikken vil også ha effekt på sykkelbruken.

Nevner viktigheten av fysisk aktivitet. Gode aktivitetsvaner etableres tidlig og de tar vi med oss hele livet.

Viser til at Statens vegvesen har utarbeidet en «Nasjonal gåstrategi», med to hovedmål: Det skal være attraktivt for alle å gå og flere skal gå mer. Korte avstander bidrar til at det blir mer attraktivt å gå. Byrom og møtesteder må ha gode kvaliteter, være inviterende og oppleves som meningsfulle steder for at de blir tatt i bruk. Påpeker også viktigheten av god vinterdrift.

Trafikkreguleringen må prioritere fotgjengernes trygghet, sikkerhet og framkommelighet. Lavt fartsnivå på biltrafikken i byer og tettsteder er avgjørende for å øke trygghet og redusere antall drepte og alvorlige skader blant fotgjengere.

Det er nødvendig å påvirke befolkningen direkte til å gå mer i hverdagen. Folk må stimuleres til å gå og bruke tid utendørs, slik at de bidrar til et aktivt byliv og levende nærmiljø og trygghet. Hele befolkningen må påvirkes til å gå mer for å ta vare på egen helse. I tillegg er det nødvendig å utvikle bedre systemer for informasjon om gangruter (elektroniske kart, skilting, ruteinformasjon med mer) som er universelt utformet.

Kommentar: Inneholder ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Statsforvalteren i Oslo og Viken, 28.06.22

Synes det er positivt til at det utarbeides en plan der fokus settes på bærekraftig mobilitet og bymiljø. Påpeker at potensiale for å gå eller sykle til jobb og daglige gjøremål i sentrum er svært høyt pga. arbeidsplassenes lokalisering og bosettingsmønsteret.

Høydeforskjellene mellom boligområder i utkanten og sentrum kan være en utfordring mht. å få folk over på sykkel og gange. Derfor viktig å sette fokus på å tilrettelegge for økt bosetting i sentrum. Den største veksten i innbyggere vil komme i aldersgruppen 60+ og vil øke behovet for flere leiligheter, helst i sentrum. anbefaler derfor at forslag til utredningstemaer suppleres med hvordan temaplanen kan påvirke målet om å legge til rette for økt bosetting i sentrum.

Parkeringspolitikken er også et virkemiddel for å få flere til å gå og sykle, og det er positivt at dette er tema i arbeidet.

Påpeker viktigheten av helhetlig sykkelnett med enkle og forståelige systemskifter. Skilting er viktig. Skiltplan bør følge planen.

Fremhever at fremkommelighet og opphold i bysentrum kan påvirkes av overvann og til dels flom. Ber kommunen vurdere om klimatilpasning bør inngå som en føring for planarbeidet. Overvann og flom må vurderes når tiltak og prioriteringer skal fastsettes.

Er særlig opptatt av at det sikres innspill fra barn, unge, eldre og bevegelseshemmede. Universell utforming er viktig. anbefaler veilederen : [Universell utforming i planlegging](#).

Viser til at det Fredrikstad arbeider med en tilsvarende plan og at det kanskje kan høstes erfaringer derfra. Lister også opp diverse planretningslinjer og andre føringer og nettsider som kan være relevante for planarbeidet.

Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Kommentar:

Plan for gatenett og gatebruk er en fagplan med et begrenset tema. Planprogrammet inneholder utredningstemaer som: «Hvordan legger planen til rette for økt byliv, gode byrom for opphold og aktivitet for alle brukergrupper gjennom hele året? Hvordan vektlegger planen barn og unge, universell utforming, folkehelse og trygghet? Ivaretar planen et godt bomiljø og tilgjengelighet med tanke på f.eks. parkering? Hvordan ivaretar planen andre pågående og framtidige planer i bysentrum?» Kommunedirektøren mener disse utredningene vil synliggjøre de hensyn som er relevante i forhold til å legge til rette for økt bosetting i sentrum, innenfor det som er fagplanens tema. Det legges derfor ikke inn noe eget utredningstema for dette.

Statsforvalterens innspill ang. overvann og klimatilpasning tas til følge. Kommunens overvannsveileder er allerede nevnt i planprogrammet som en føring for planarbeidet. I listen over Nasjonale føringer, kap. 1.3.1 er «Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning» nå også lagt inn for å tydeliggjøre at overvann og flom er temaer som må hensyntas i planarbeidet. Listen over utredningstemaer i kap. 2.1 er i tillegg supplert med følgende (fet skrift):

Miljøkonsekvenser	Hvilke konsekvenser har endret gatebruk for støy, luftforurensning og overvann/klimatilpasning ?	Beskrive konsekvenser for støy, luftforurensning og overvann/klimatilpasning . Vurdere tiltak og effekten av disse.
-------------------	---	--

Øvrige innspill vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Viken fylkeskommune, 27.06.22

Fylkeskommunen synes det er positivt at man benytter planprogram i prosessen. Viser til at forslag til rullert kommuneplan har sentrumsutvikling høy prioritet. Overgangen til redusert transportbehov skjer ved å legge til rette for fortetting og utvikling av servicefunksjonene i bydelsentrene. Kommunens virkemiddel er å legge til rette for gange- og sykkel.

Fylkeskommunen er opptatt av at Halden kommune, sammen med tilrettelegging også bruker restriktive virkemidler. Bilbruk påvirkes mest effektivt med virkemidler direkte rettet mot bilen. Det er langt mindre effektivt å søke redusert bilbruk kun ved å tilrettelegge for gange, sykling og kollektivtransport. Ber kommunen vurdere dette i den videre planleggingen.

Anbefaler at utkast til V125 Gateveileder tas i bruk i planarbeidet. Anbefaler også at sentrumsplanens avgrensning følges, evt. bør tilpasninger/avvikene vises tydelig i et kart.

Barn- og unge – en aldersvennlig by – Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging er at barns interesser og behov er fulgt opp i sentrale plandokumenter. Oppfordrer kommunen til å involvere barn- og unge i planprosessen. Høy trafiksikkerhet, gåvennlighet og god infrastruktur for gående og syklende, samt kort avstand til sentrale aktivitetsarenaer vil være av stor betydning. Det er flere byer som lager hjertesoner rundt skolene og det synes fylkeskommunen er et godt grep. Mener at det bør være en tydelig prioritering i kommunens plan for gatenett og gatestruktur at barn er viktigere enn bilen.

Påpeker at kommunen må sikre gode byrom og møteplasser som fremmer kontakt mellom mennesker. Alle boliger skal ha egnede arealer til uteopphold for alle årstider.

Påpeker også viktigheten av universell utforming. Det må utarbeides generelle krav til utforming av gater og gang- og sykkelveier som ivaretar ulike trafikantgruppers behov. Påpeker at det er mulig å få ekte brostein til å bli rullestolvennlig.

Fylkeskommunen påpeker videre at kriminalitet er tett knyttet til steder og fysiske omgivelser og mener at kriminalitetsforebygging bør være et tema i planen. Politiet er en naturlig samarbeidspartner.

Ser positivt på at hovedmålet med planen er å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss. Påpeker at et virkemiddel for å redusere tilgjengeligheten for bil og frigjøre mer areal til andre trafikantgrupper er å redusere tilbudet av parkeringsplasser.

Fylkesveiene har en viktig funksjon som regionale hovedveiforbindelser. Dette må hensyntas dersom det skal gjøres vurderinger for disse veiene. For eventuelle forslag til endringer på fylkesveinettet må det synliggjøres gjennom trafikkberegninger hvilke konsekvenser forslagene til endringer vil kunne få.

Fylkeskommunen antar at elsykkelen har et stort potensiale i Halden. Dette er viktig å ta med

seg inn i planarbeidet, og det må legges til rette for lading av el-sykkel.

Planen skal være en prinsipplan som skal være veiledende, men ikke juridisk bindende. Fylkeskommunen er noe bekymret for likebehandling.

Kommentar:

Fylkeskommunen ber kommunen vurdere bruk av restriktive virkemidler direkte rettet mot bilen i den videre planleggingen. I arbeidet med plan for gatenett og gatebruk vil f.eks. endringer i parkeringsmuligheter, hastighetsreduksjoner og mulig endret kjøremønster være temaer som påvirker biltrafikken. I dette planarbeidet finner kommunedirektøren det imidlertid ikke hensiktsmessig å ta opp restriktive tiltak som f.eks. bomring eller økte parkeringssatser til vurdering.

Foreslåtte planavgrensning fulgte i stor grad avgrensningen til sentrumsplanen, men utelot noen områder i planens ytterkanter hvor det ikke er veier/gater. Kommunedirektøren ser at det kan være ryddigere å følge sentrumsplanavgrensningen likevel. Planavgrensningen er derfor justert for å samsvare med dette. Deler av Sauøya er likevel tatt med, slik at planavgrensningen omfatter varslingsområdet for det pågående reguleringsplanarbeidet der. Fig. 3 i planprogrammet er endret slik at denne nå også viser forskjellen mellom sentrumsplanens avgrensning og gatebruksplanens planområde.

Det skal legges til rette for deltakelse av barn og unge gjennom planprosessen. Dette er allerede beskrevet i planprogrammet. Oppstart av planarbeidet og høring av planprogrammet er nylig presentert som sak i ungdomsrådet.

*Kommunedirektøren er enige med fylkeskommunen i at kriminalitetsforebygging bør være et tema i planen. Delmål 1.2.2. b) endres til (ny tekst i kursiv): Utvikle gatene til gode, innbydende **og trygge** byrom for folk. I kap. 2.1 Utredningstemaer suppleres temaet Bymessig utforming med: Hvordan vektlegger planen barn og unge, universell utforming, folkehelse, trygghet **og kriminalitetsforebygging**? Politiet inngår i listen over mulige interessenter under gruppen «Nødetater».*

Kommentar:

Kommunedirektøren mener planformen som er valgt, en veiledende prinsipplan for sentrumsområdet, vil gi et godt grunnlag for utvikling av gatene i Halden sentrum fremover, selv om denne temaplanen ikke er en juridisk bindende plan. I Fredrikstad arbeides det for tiden med en lignende plan, og også der har man valgt denne formen. Endelig forslag til plan vil bli fremmet for vedtak i kommunestyret, slik at den får en forankring der. Prinsippene fra gatebruksplanen kan tas inn i reguleringsplaner for større utbygginger og byutviklingsprosjekter og gjøres der juridisk bindende gjennom disse. Kommunen har en vedtatt Vei- og gatenorm som omfatter retningslinjer for planlegging og bygging av gater og veier i hele kommunen, som forutsettes vedlikeholdt av kommunen. Gjennom planarbeidet, når det blir klart hvor langt ned i detaljer det er ønskelig og hensiktsmessig å gå, må det vurderes om det er behov for en revidering av Vei- og gatenormen, og/eller i hvilken grad den skal supplere gatenett- og gatebruksplanen i området hvor denne gjelder.

Ungdomsrådet, 25.08.22

Ungdomsrådet har følgende innspill til planarbeidet:

- Hvis det er ønskelig at folk skal ta bussen må man gjøre noe med kollektivtrafikktilbudet i Halden. Det er få avganger, lange ruter, dyrt, og mange uansvarlige buss- sjåførere.
- Viktig å tilgjengeliggjøre sentrum, også for områder som ligger utenfor.
- Større behov for busser til områder som er lenger borte fra sentrum.
- Gjøre det attraktivt å benytte seg av sentrum.

- Tilgjengelige sykler og el-sparkesykler.
- Gratisparkering litt unna sentrum, men med gåavstand til sentrum
- Viktig å ta hensyn til universell utforming
- Gjøre trafikken tryggere i visse områder
- Gjøre det finere og triveligere
- Forslag om å sende digital spørreundersøkelse til skolene. Viktig med åpning for å gi kommentarer.

Ungdomsrådet fattet følgende vedtak: Ungdomsrådet ber om at innspillene tas til etterretning. Ungdomsrådet ønsker deltagelse og medvirkning i videre planprosess.

Kommentar: Omfatter ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Ungdomsrådet er nå lagt til i listen over interessenter i pkt. 4.2, i tillegg til «barn og unge» som allerede sto oppført. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Råd for personer med funksjonsnedsettelse, 22.08.22

Rådet påpeker at de bør stå på listen over interessenter som skal involveres i planarbeidet. De vil gjerne at det går klarere fram i planprogrammet «en satsing på gatenett og gatebruk i Halden som er brukbart og tilgjengelig for alle, universell utforming blir prioritert.»

Påpeker videre at bruk av gatestein i gangbaner og overgangsfelt reduserer fremkommeligheten både for personer med funksjonsnedsettelser og alle andre med små eller smale hjul – barnevogner, sparkesykler, mm. Man kan likevel finne flotte løsninger i gatemiljøet, som f.eks. på Damhaugen.

Kommentar: Råd for personer med funksjonsnedsettelse legge inn eksplisitt i listen over interessenter, i tillegg til «Aktører for representanter med funksjonsnedsettelser», som allerede står oppført i listen.

Kommunedirektøren anser universell utforming og tilgjengelighet for alle å være godt nok ivarettatt i planprogrammet. Premissene ligger, slik rådet selv påpeker i sin uttalelse, i delmålene for planen - pkt. 1.2.2 d) – «Bedre fremkommeligheten og tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende» og pkt. e) «Legge til rette for universell utforming.»

Eldrerådet i Halden, 22.08.22

Eldrerådet fattet 22.08.22 følgende vedtak:

- a) Under pkt. 2.1 utredningstemaet Bymessig utforming, om hvordan plan vektlegger ulike grupper, legges det til: "eldre".
- b) Under pkt. 2.1 utredningstemaet Tilgjengelighet legges det til: "Hvordan sikre at økt bruk av fortaus- og gateareal ikke fører til begrenset fremkommelighet."»

Kommentar: Selv om kommunedirektøren vurderer eldres interesser i stor grad å være dekket i punkt 2.1s tema «Bymessig utforming» allerede, kan denne gruppen gjerne nevnes eksplisitt. Punktet om hva som skal undersøkes endres i tråd med eldrerådets ønske til: «Hvordan vektlegger planen barn, og unge, eldre, universell utforming, folkehelse, trygghet og kriminalitetsforebygging?»

Punktet «Tilgjengelighet, fremkommelighet, bylogistikk og fleksibilitet i gatenettet» foreslås ikke supplert med eldrerådets forslag til tekst. Gatebruksplanens kommende løsningsforslag kan føre til dårligere fremkommelighet for noen trafikantgrupper noen steder, da ikke alle kan vektles like høyt over alt. I dette punktet i planprogrammet ligger det krav til at det skal

redegjøres for «Hvilke konsekvenser vil gatenett og gatebruksplanen har for tilgjengelighet og fremkommelighet for de ulike trafikantgruppene?». Dette vil ligge til grunn for de valgene som tas.

Halden kulturråd, 01.07.22

Kulturrådets har sendt over tegninger for skulpturpark i kulturkvartalet som innspill til gatebruksplanen.

Kommentar: Inneholder ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Innspillet vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Halden Næringsutvikling, 30.06.22

Påpeker at det er viktig at Halden kommune prioriterer vekstfremmende investeringer i samferdsel og infrastruktur, og at næringslivet er opptatt av trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Synes det er flott at det skal legges til rette for bred medvirkning og ber om at det legges opp til dialogmøter med næringslivet og handelsstanden. Mener det er viktig at planprogrammet tydeliggjør at det skal sikres tett dialog med næringslivet som benytter sentrumsområdet til transport og påse at bedriftenes behov blir hensyntatt.

Prioriteringen av trafikantgrupper er en sentral del av arbeidet, og det er viktig at bedriftenes behov for transport i sentrum vektles høyere enn det forslaget til planprogram nå tilsynelatende legger opp til, for å ivareta viktig verdiskaping og omsetning. Ser at transport til næringslivet ikke er kommet med, i blant annet, opplistingen under 1.5.7. Mener at et sentralt kulepunkt som bør legges til er «Tilrettelegge for transportløsninger som støtter oppunder verdiskaping og arbeidsplasser».

Mener avgrensningen av planområdet er OK, men ber kommunen vurdere om området opp til høgskolen bør inngå og om havneområdet bør behandles i planprogrammet.

Støtter at planen skal behandle sentrale spørsmål knyttet til parkering og handel for å støtte opp om en aktiv og levende by. Mener dette er en viktig tematikk og at det må legges til grunn helårsanalyser av transportbehovet til sentrum og parkering. Støtter også at muligheten for å benytte gategrunn til virksomhet som servering eller handel behandles i planen.

Ber om at *Lokalforskriften for boligsoneparkering mot avgift i Halden kommune* gjennomgås i arbeidet særlig med henblikk på å stryke følgende ordlyd i paragraf 2 «Det innvilges ikke parkeringskort til ansatte i virksomheten og ved kunders behov for parkering», for å gjøre det mulig å drive virksomhet i områder som omfattes av boligsoneparkering. Ber også om at planarbeidet

gjennomgår kravet som stilles til egnet biloppstillingsplass i planbestemmelsene for kommuneplanens arealdel 2011-2023, med et blikk på endring.

Minner om at Halden har mange spennende virksomheter som kan gi nyttige innspill når det gjelder framtidige utviklingstrender innen mobilitet.

Kommentar:

I planprogrammets kap. 1.2 er hovedmål og delmål for planen beskrevet.

Som en del av hovedmålet inngår at planen «... skal gi et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, ...». Delmål g) omfatter «Effektiv

varelevering og bylogistikk». I punkt 1.5.7 (Viktige utfordringer) står kulepunktet: «Tilrettelegge for gode trafikkløsninger og sikre gode forhold for varelevering, taxi og øvrig bylogistikk.»

Kommunedirektøren mente i utgangspunktet dette var dekkende for å ivareta næringsinteressene. Næringsforeningens merknad følges likevel opp ved at pkt. 1.5.7 suppleres med den foreslåtte teksten: «Tilrettelegge for transportløsninger som støtter oppunder verdiskaping og arbeidsplasser».

Kommunedirektøren mener foreslåtte planavgrensning er logisk og hensiktsmessig. Den mest sentrale adkomsten fra Høgskolen til sentrum utenfor foreslåtte avgrensning er langs riksvei 204. Dette er Statens vegvesens ansvarsområde. Det er nylig regulert ny gang/sykkelløsning helt fram til Rødsveien 53 (Uno -X) fra Snippen, slik at denne strekningen planmessig vurderes å være ivaretatt allerede. En aktuell strekning til forbedring for gående og syklende fra Høgskolen mot sentrum er gjennom Remmendalen. Dette er en trasé hvor deler går gjennom et naturreservat. Vurdering av mulige forbedringer der arbeides det allerede med, og ansees mer fornuftig å kjøre som et eget prosjekt. Havneområdet ligger innenfor planområdet og vi derfor inngår i planen. Her pågår også reguleringsplanarbeid som vil se på veiutforming.

Banken Velforening, mottatt 14.06.22

Velforeningen er glade for å bli tatt med på en viktig høringsrunde. Håper kommunen denne gang tar hensyn til deres synspunkter. Ber om å bli tatt med i det videre arbeidet med planen.

Påpeker at det er uheldig at mye av biltrafikken til Tista senteret og Høvleriområdet tar snarveier gjennom sentrum og Banken boligområde. Spesielt er Repslagergata og Rødsbergs plass utsatt for denne typen trafikk.

Det bor om lag 1500 på Banken og i umiddelbar nærhet. Mange er eldre med rullator/rullestol. Mange har skolevei gjennom området, og mange barn og unge benytter fritidstilbudene i området. Tett trafikk og lekende barn er ingen god kombinasjon.

Konstaterer at biltrafikken har økt på Banken. Mener gaten fra rundkjøringen ved Tistasenteret inn til Rødsberg plass bør stenges for å redusere trafikkmengden. Gode eksempler som trekkes fram er stengingen av Damhauggata og Oskeliva for gjennom kjøring.

Ønsker å sette fokus på Banken som et trygt bomiljø for alle generasjoner, hvilket betyr:

- Stengning av gateløpet fra rundkjøringen ved Tistasenteret inn til Rødsbergs Plass og Repslagergata
- Prioritering av myke trafikanter, hvorav mange bruker rullestol/rullator
- Tryggere og bedre forhold for syklister, med merkede gang og sykkelløp som leder videre utenfor Banken-området
- Følgende gater bør defineres som gatetun: Peder Ankersgate, Rødsberg Plass, Bakbanken, Nedre Bankegate, Øvre Bankegate, Lijlegata og Repslagergata fra krysset mot Karl Johansgate
- Utbedring av fortau og gateløp på hele Banken
- Bedre tilrettelegging for gående og syklende i gateløpet og i gangveien langs Bakbanken

Ved graving for utbedring av vann- og kolaknettet på Rødsberg plass og i gatene på Banken ønsker velforeningen at gatene tilbakeføres med granitt gate- og kantstein som på

Damhaugen, og fortau med gå/trillevennlig dekke.

Kommentar: Inneholder ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Velforeningen er lagt til i listen over interessenter, pkt. 4.2. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Os velforening, 29.06.22

Os velforening ønsker å bidra til gode bo- og oppvekstforhold for de rundt 500 som bor på Os.

Ber om å bli tatt med videre i planarbeidet og andre prosesser som påvirker området. Setter særlig pris på at hovedmålet for planen er at det skal legges til rette for at flere skal velge å gå, sykle eller kjøre kollektivt.

Påpeker at Os-området spiller en sentral rolle i trafikkavviklingen på nordsiden av Halden sentrum.

Os har en særlig viktig rolle for barn. Det bor mange i området og nye Os skole med arena vil være et målpoint for mange barn fra hele byen.

Hastigheten i Gimleveien og Hannibal Sehesteds gate er for høy. Det er dårlig sikt ved Chr. Sindings plass og Lektor Adlers gate. Er positivt til reguleringsplanens endringsforslag på Chr. Sindings plass. Er bekymret for dårlig sikt, høy fart og dårlig merking av gangfelt ved Lektor Adlers gate og Løkkeveien.

Påpeker også uklar fartsgrensesituasjon og mye gjennomkjøringstrafikk i høy fart, særlig i Jørgen Bjelkes gate. Ingen lademuligheter for de som parkerer i gatene.

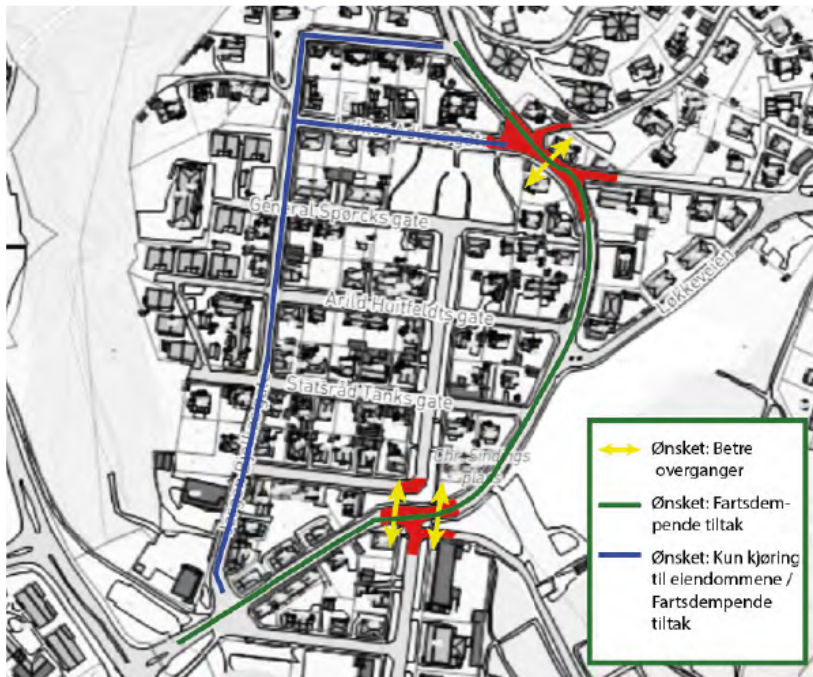
Trekker fram flere av delmålene for planen som viktige: Ønsker seg et nærmiljø hvor gatene fungerer som innbydende byrom (delmål b) framfor som gjennomfartsårer. Mener at en mer bymessig utforming av området (delmål a), vil øke trafikksikkerheten og trygghetsfølelsen for alle brukergrupper (delmål h). For å bedre framkommeligheten for de som går, sykler eller kjører kollektivt (delmål d), er det nødvendig å omprioritere trafikkarealet (delmål c). Dette må gjøres samtidig som historiske kvaliteter ivaretas (delmål f).

Ønsker en skolevei så trygg at selv de yngste føler det naturlig å gå og sykle.

Understreker at målene i planen må følges opp av økonomiske prioriteringer og at målene må opprettholdes også når dette går på bekostning av framkommelighet for bilen.

Forslag til endringer i eget nærområde:

- Gangbrua over fylkesveien må på plass snarlig. Foreslår en midlertidig bru som gjør det mulig å vente på en permanent løsning.
- Ønsker Gimleveien/Hannibal Sehested gate endret til en boligvennlig miljøgate. Redusere fartsgrensen til 30 km/t i alle fall opp til Georg Stangs gate. Må kombineres med fartsreduserende tiltak som smalere vei og innslag av grønne elementer.
- Tryggere utforming av kryssinger av Gimleveien.
- Kantsteinene må bearbeides for myke trafikanter, særlig ved gangfeltene.
- Ønsker forbud mot gjennomkjøring, slik at ikke Jørgen Bjelkes gate brukes som snarvei.
- Ønsker fartsreduserende tiltak i Jørgen Bjelkes gate.
- Ønsker forslag til hvordan behovet for elbillading for beboere med gateparkering kan løses på en hensiktsmessig måte.



Illustrasjonen viser ønskete tiltak på Os.

Kommentar: Inneholder ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Velforeningen er lagt til i listen over interessenter, pkt. 4.2. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.

Sørhalden og Eskeviken Vel, 30.06.22

Etter flere år med store trafikale utfordringer i nrområdet er de svært glade for å bli tatt med på råd. En gatebruksplan bør kartlegge og vise hvordan prioriteringen av brukergruppene, bomiljøet og hensyn til verneverdig bebyggelse skal gjenspeiles i bruken av veinettet.

Hensyn og utfordringer som bør ivaretas i Sørhalden/Eskeviken:

Tilrettelegging for myke trafikanter - Svært viktig å komme i gang med planlagt etablering av sykkel og gangsti til Eskeviken. Gateneettet på Sørhalden fra Skippergata til Verven – smale fortau med uoversiktlige portrom, skaper farlige situasjoner. Bruk av elsparkesykler er stigende, og fortauene benyttes. Foreldre kjører barna på skolen fordi de opplever trafikksituasjonen som utrygg.

Det bør etableres et trygt krysningspunkt over Skippergata (opphevet fartsdump med visuell tilpasset utforming).

Dårlig framkommelighet for rullestolbrukere. Sølvkata utpeker seg spesielt som svært lite framkommelig for rullestolbrukere, rullatorer, barnevogner og sykler.

Høy fart – Velforeningen opplever at mange holder en langt høyere fart enn fartsgrensen som er 30 km/t. Farten må ned fordi den utgjør en fare, folk synes det er utrygt og utrivelig – spesielt mht. barna som bor der, fører til rystelser i gamle hus og gir svært mye støy. Foreslår følgende tiltak: farthumper, fotobokser el.l.. God og tydelig skilting, kan fartsgrensen settes til 20 km/t ?

Støy og trivsel – Økt trafikk og høy fart på de brosteinsbelagte gatene utgjør svært mye støy, både ute og inne, for de som bor tett på gateløpene. Lav fart vil utgjøre en stor forskjell.

Veidekke og vedlikehold - Noe bør gjøres for å utbedre de store ujevnhetene i veidekket for å minske støy og rystelser i de gamle verneverdige husene. Foreslår følgende tiltak: brosteinen bør settes på nytt av fagkyndige, muligens er «Knott» bedre enn dagens brostein.

Tungtrafikk og busser – tungtrafikk/anleggstrafikk i området bør reduseres pga. rystelser i husene. Problematisk at skolebussene kjører svært fort gjennom området. Foreslår følgende tiltak: Bestemmelser og skilting for tonn og akseltrykk, mindre busser, fartshumper

Trafikkvekst – grunnet allerede sprengt trafikkapasitet i området bør all ytterligere trafikkvekst unngås. Ved utbygging/omregulering/bruksendring må trafikkbelastningen vurderes.

Et verneverdig område – Skal kommunens sentrumsplan følges opp mht. verneverdige områder og ivareta disse bør man nå ta tak i de trafikale utfordringene. Slitasje og rystelser i de gamle husene blir stadig større pga. økende trafikk og dårlig vedlikehold av veidekket.

En attraksjon for byen- Sørhalden er unik med sin historie og beliggenhet. Dette er et område som har et langt større potensiale mht. attraksjoner, historiske opplevelser og turistbesøk. Halden bør se på Sørhalden som et satsningsområde og tilrettelegge for at det vil være hyggelig for besøkende å ta turen gjennom gatene. Viser til et eksempel fra Trondheim som kanskje også kunne kledt Sørhaldens gater: brede fine fortau og velholdt gateløp med steinheller langs sidene.

Er opptatt av at det skapes gode og sunne bomiljø for dem som bor i sentrum. Blir gjerne med på møter og befaringer for å bidra med kunnskap og innsikt i sitt nærområde.

Kommentar: Inneholder ingen kommentarer direkte til planprogrammet. Velforeningen er lagt til i listen over interessenter, pkt. 4.2. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planen.