



Utvalgssak

| Utvalg | Utvalgssak | Møtedato |
|------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Hovedutvalg for plan - teknisk - landbruk - klima og miljø | 2025/29 | 19.03.2025 |

Plan for gatenett og gatebruk Halden sentrum - planforslag til høring og offentlig ettersyn

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til Plan for gatenett og gatebruk for Halden sentrum sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

PS 29/2025 Plan for gatenett og gatebruk Halden sentrum - planforslag til høring og offentlig ettersyn
Hovedutvalg for plan - teknisk - landbruk - klima og miljø's behandling av saken i møte den 19.03.2025:

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til Plan for gatenett og gatebruk for Halden sentrum sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

Anne Karin Johansen (Ap) fratradte og Karl Mosebye (KrF) tiltrådte møtet igjen.

Enhetsleder plan og miljø, Bernt-Henrik Hansen og landskapsarkitekt, Inger Helene Kjerkreit ga en orientering/presentasjon.

Direktør teknisk, Lasse Henriksen besvarte spørsmål.

Votering:



Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Forslag til Plan for gatenett og gatebruk for Halden sentrum sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

Denne saken er utredet etter prinsippet for fullført saksbehandling.

Sammendrag av saken:

Kommunestyret har vedtatt at det skal utarbeides en ny plan for sykkelveier i Halden for gater og veier der kommunen er veieier. Gjennom planstrategi for Halden 2020-2024, vedtatt 17.12.20, er det påpekt at det i den forbindelse bør lages gatebruksplaner for sentrumsområdet. Det er nå utarbeidet et forslag til Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum. Planforslaget baserer seg på planprogram for Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum, vedtatt i HTEK i sak PS 93/2022.

Vedtatt mål for planen er å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantergruppene. Planen skal gi et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, og godt samvirke mellom trafikantergruppene i Halden sentrum.

Planen vil være et viktig bidrag for å følge opp nasjonale og lokalpolitiske mål om at vekst i trafikk i hovedsak skal tas gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Gatenett- og gatebruksplanen beskriver overordnede grep på vei mot ønsket utvikling. Planen er en temaplan og således ikke en juridisk bindende tiltaksplan. Planen er en veiledende prinsipplan, som skal være et grunnlag for framtidige utviklingsprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet/bysentrum og rullering av sentrumsplanen.

Planen består av en del om gatenett og en del om gatebruk og forslag til utformingsstandarder. Planen avklarer prinsipper som bør ligge til grunn for å nå ønsket målsetting og gir eksempler på hvordan dette kan løses i utvalgte gater og plasser.

Det anbefales at forslag til «Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum» legges ut til høring og offentlig ettersyn i 6 uker. Endelig planforslag sluttbehandles av kommunestyret.

Hva aktualiserer saken?

Kommunestyret har vedtatt at det skal utarbeides en ny plan for sykkelveier i Halden for gater og veier der kommunen er veieier. Gjennom planstrategi for Halden 2020-2024, vedtatt 17.12.20, er det påpekt at det i den forbindelse bør lages gatebruksplaner for sentrumsområdet. Det er nå utarbeidet et forslag til Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum. Planforslaget baserer seg på planprogram for Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum, vedtatt i HTEK i sak PS 93/2022.

Saksopplysninger

Planforslaget er utarbeidet i henhold til Planprogram for Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum.

Planens mål

Hovedmål

Vedtatt hovedmål for planen er å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantergruppene. Planen skal gi et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, og godt samvirke mellom trafikantergruppene i Halden sentrum.

Delmål (i tilfeldig rekkefølge)

- Vektlegge en bymessig utforming
- Utvikle gatene til gode, innbydende og trygge byrom for folk
- Avklare prioritering av trafikantergrupper i gatenettet, med dertil omprioritering av trafikkareal
- Bedre framkommeligheten og tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- Legge til rette for universell utforming
- Ivareta historiske kvaliteter i gateløpene
- Effektiv varelevering og bylogistikk
- Bedre trafikkikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper
- Legge bedre til rette for lett tilgjengelig og sikker sykkelparkering i nærheten av målpunkter

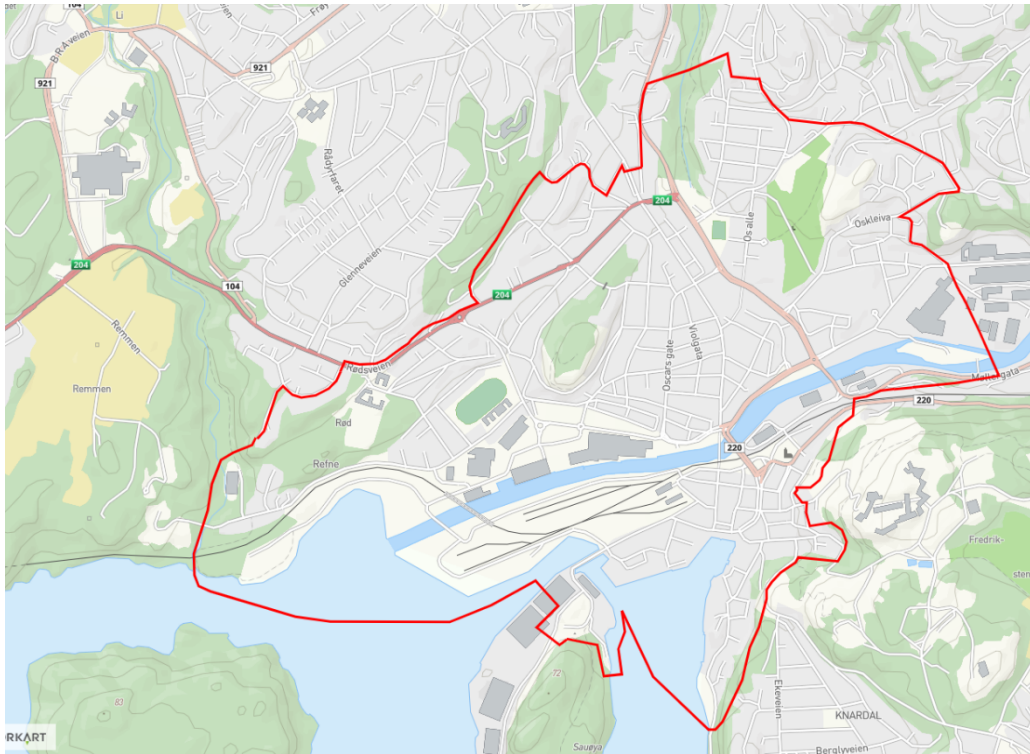
Prosess og medvirkning

Til forskjell fra areal- og reguleringsplaner, samt tematiske kommunedelplaner, må ikke, men kan, temaplaner følge plan- og bygningslovens prosesskrav. I denne saken ble det utarbeidet et planprogram som skulle bidra til medvirkning og bred involvering allerede fra oppstarten av planarbeidet. På den måten sikret man at kommunen tidlig fikk inkludert sentrale temaer og problemstillinger i arbeidet med planen.

Det videre arbeidet med planen er gjennomført med medvirkning via ulike møter og prosesser med bl.a. næringslivet, Rødsberg ungdomsskole, Halden Videregående skole, Halden Taxi, blindforbundet, handikapforbundet og nød- og beredskapssetatene. Det er laget en egen rapport som redegjør for medvirkningen og innspillene som har kommet, med kommentarer til hvordan innspillene er hensyntatt i planarbeidet. Dette følger som vedlegg. Det vil bli lagt opp til en bred høring.

Planområdet

Planområdet omfatter gatenettet og sentrale byrom i Halden sentrum, og omfatter i hovedsak områder innenfor sentrumsplanens avgrensning. Trafikkystem utenfor avgrensningen er tatt med i trafikale vurderinger der det er hensiktsmessig.



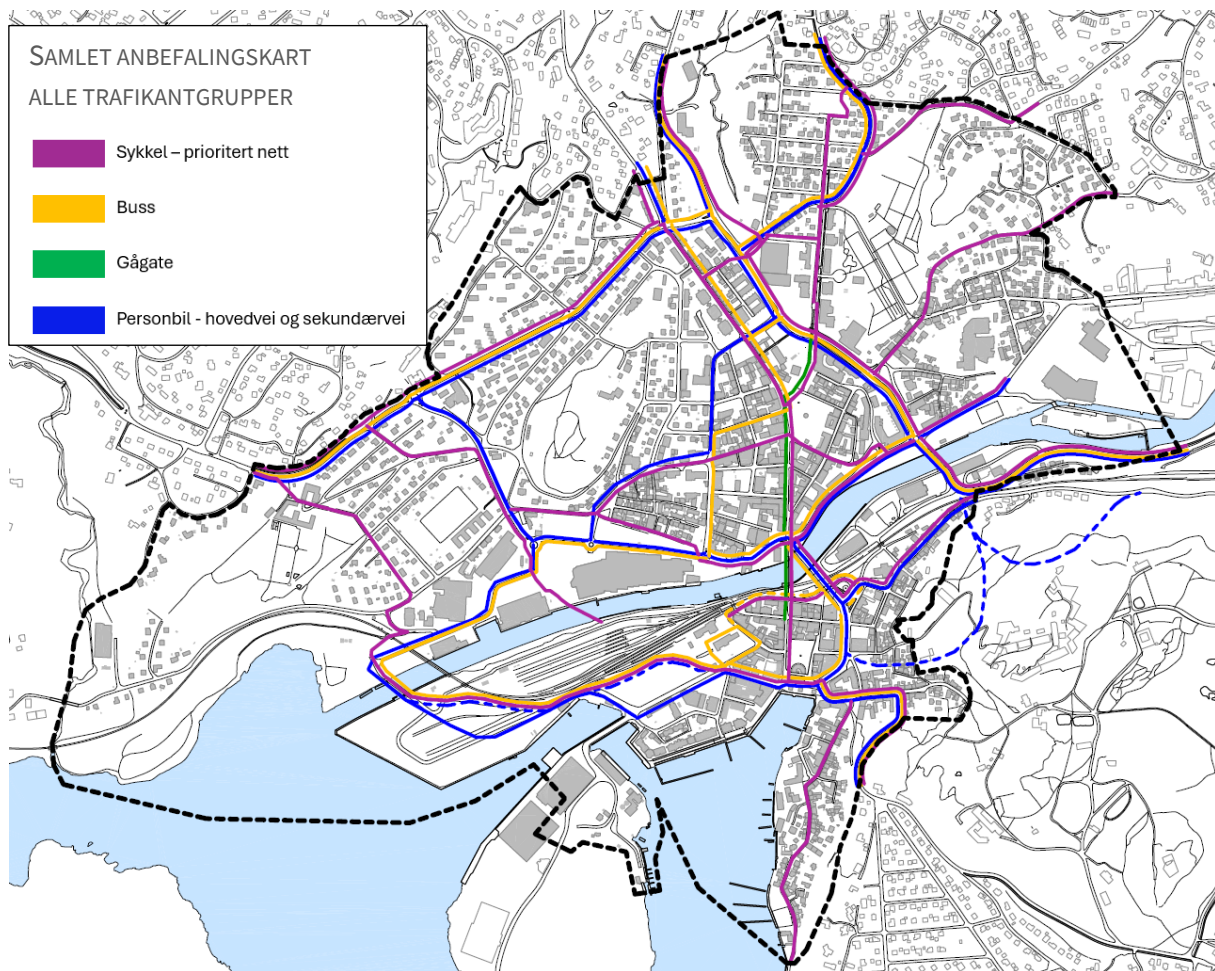
Figur 1: Planområdet

Prinsipper for gatenettet

Gatenettplanleggingen handler om å fastsette hvor hovednettene for de ulike trafikantgruppene skal plasseres i gatenettet. I planforslaget er det utarbeidet forslag til:

- Gangnett
- Sykkelnett
- Kollektivnett
- Personbilnett

Det er lagt vekt på at hovednettene for den enkelte transportform skal være sammenhengende og koble sammen viktige målpunkt. Videre er de ulike hovednettene vurdert i sammenheng, for å sikre en god rolledeling mellom gatene.



Figur 2: Samlet anbefalingskart for alle trafikantgrupper sett i sammenheng. For større kart vedlegg til planbeskrivelsen. Stiplet blå linje viser tunnelløsninger og fremtidig veiføring på stasjonsområdet og over Mølen – heretter kalt «Nyhavn». For gangnettet er kun rene gågater vist for tydelighetens skyld. Se her for større kart: [kart-samlet-anbefaling-alle-trafikanter-100325.pdf](#)

Gangnett

De fleste gater i sentrum er viktige for gående og i prinsippet skal man kunne gå overalt i byen. Utgangspunktet for å definere hovedgangnettet har vært å sikre og tydeliggjøre de viktigste gangrutene som gir effektive og attraktive forbindelser til målpunkt i sentrumsområdet. “Grønne” turstier og gangruter inne i byen gir byen en kvalitet. Byens parker og grøntdrag inngår derfor også i byens hovedgangnett. Gode sammenhengende gangforbindelser til natur- og friluftsområder utenfor byen er også en kvalitet for de gående.

Det foreslås to nye gangbruer over Tista mellom jernbaneområdet og Tista senter. Det legges til rette for dette i planarbeidet for Nyhavn. I tillegg vises det et tredje aktuelt broalternativ som bør utredes nærmere i forbindelse med reguleringsarbeid for Grønland.

Planforslaget viser også noen manglede ganglenker og behov for utbedringer. F.eks. foreslås å styrke gangdraget mellom Kulturkvartalet og gågata. Kart for prioritert gangnett finner du her: [kart-prioritert-gangnett-100325.pdf](#)

Prioritert sykkelnett

Gatebruksplanen peker ut et hovednett for sykkel i og gjennom sentrum samt et sekundært

sykkelveinett. Til sammen danner disse det prioriterte sykkelnettet i sentrumsområdet. Traséene er valgt ut med bakgrunn i hvilke som ansees best egnet i forhold til å knytte hovedinnfartene til sentrum sammen og gi god adkomst til viktige målpunkt i sentrum samt potensialet for økt sykkeltrafikk. Hovednettet følger gjeldene plan for hovedsykkelruter i Halden hvor traséene følger hovedveiene. Sekundærnettet gjør sykkelnettet mer finmasket og er et nett med noe mer direkte ruter til målpunkter i sentrum. Disse traséene vil i tillegg fungere som adkomst til hovednettet, men også som et alternativ for syklister som ikke nødvendigvis har som mål å komme seg raskest mulig fram, og ønsker en annen opplevelse ved sykling i et mindre trafikkert og hyggeligere miljø. Sekundærnettet følger stort sett lite trafikkerte gater eller gang- og sykkelveier. I det sekundære nettet er det i hovedsak bedre skilting, oppmerking og utbedring av dekke som er nødvendige tiltak. Noen steder er det aktuelt å fjerne noe gateparkering for å bedre forholdene for syklister.

Kollektivnett

Dagens lokalisering av holdeplasser og «hovedbusstoppene» ved Busterudparken og i Jernbanegata vurderes å være gunstig i forhold til sentrumsaktiviteter, arbeidsplasser, skole og jernbane. Hovedbusstoppet ved Busterudparken beholdes. Dette stoppet har god tilgjengelighet fra Skofabrikken og forretnings- og aktivitetsområdet i Storgata og er et sentralt punkt for aktivitet gjennom store deler av døgnet.

Det planlegges for et felles kollektivknutepunkt for tog, buss og drosje tilknyttet jernbanestasjonen. I områdereguleringen for Nyhavn anbefales det at busstraséen endres til å følge Olav Vs gate og Jernbanegata begge veier og dette er tatt opp i gatebruksplanen. I den forbindelse foreslås det et stopp ved politistasjonen i Olav Vs gate. Rutene kan ikke endres før området rundt jernbanestasjonen er omarbeidet. I mellomtiden foreslås å flytte busstraséen fra Borgergata til Kirkegata, med kantstopp nær gangbrua.

Når Nyhavn utvikles vil det også være ønskelig med en rute som kjører vestover fra jernbanetorget, over nedstrøms bru og Walkers gate forbi Tista senter.

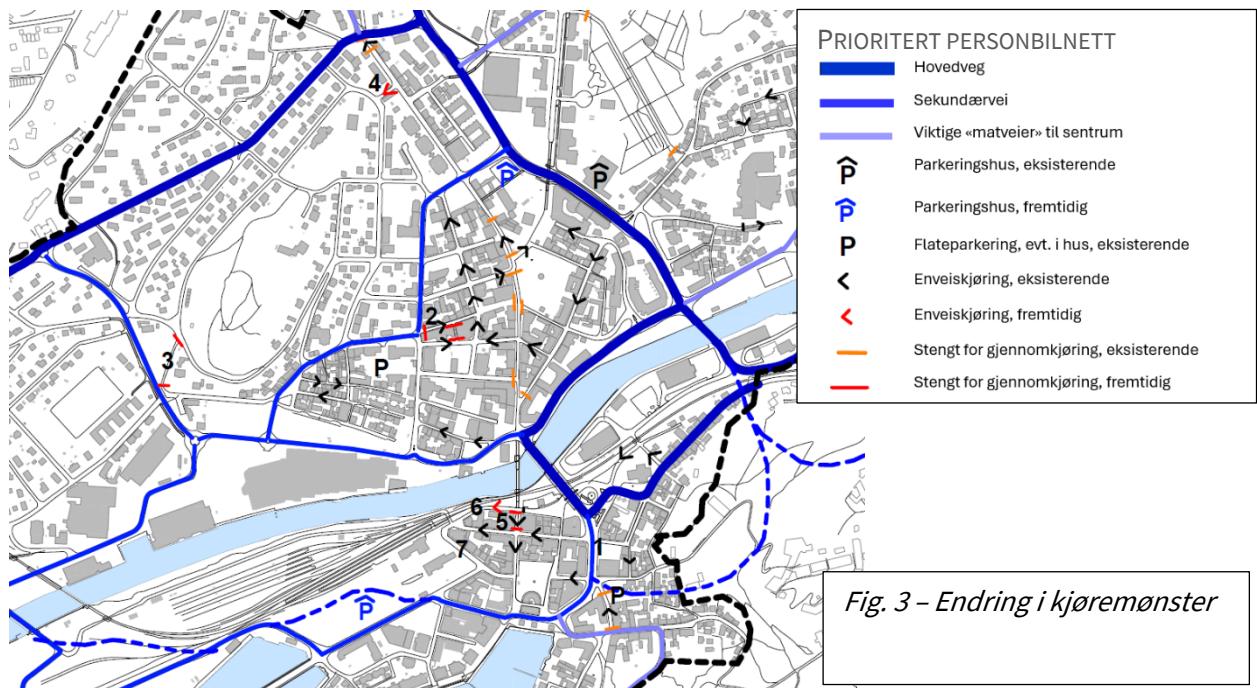
Foreslåtte busstraséer og holdeplasser er vist i kartvedlegg til planbeskrivelsen.

Personbilnett

Kommunedelplan for sentrum er lagt til grunn for definering av hovednett for personbil. I kommunens overordnede planer ligger det ønsker og føringer om etablering av tunnelløsninger syd i byen. Disse vil kunne avlaste deler av bykjernen med mye trafikk. Med bakgrunn i at disse tiltakene ikke ligger inne i Nasjonal Transportplans prioriteringslister, og trolig vil kreve bypakkelløsninger for å bli realisert, er det utarbeidet et planforslag med utgangspunkt i dagens situasjon dvs. uten disse tiltakene. Det er imidlertid lagt vekt på å ikke legge hindringer i veien for senere utvikling av disse ønskede tunnelløsningene som kan innarbeides ved fremtidige rullinger av planen.

Hovednettet ligger godt plassert ift. dagens og foreslåtte fremtidige parkeringshus. Det vil være enkelt å sette fra seg bilen og fortsette inn i sentrum til fots.

For å bedre forholdene for gående og syklende foreslås følgende endringer i kjøremønster for biltrafikken:



| Nr. i kart | Sted | Kommentar |
|------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Repslagergata | Stenges mellom Oscars gate og Violgata for annet enn kjøring til eiendommene (bedre forhold i sykkelvei) |
| 3 | Mathias Bjørns gate | (Gate mellom Rødsveien og Peder Ankers gate) Stenges for gjennomkjøring (mindre trafikk i hovedsykkelvei). |
| 4 | Forbindelse mellom Karl Johans gate og Busterudgata | Enveiskjøres mot Karl Johans gate (bedre forholdene for sykkelvei og kollektivgate i Busterudgata) |
| 5 | Storgata | Stenging for personbil mellom Kirkegata og Borbergata (trafikksikkerhet, gangakse). Stenging av Storgata for personbil helt ned til Tollbugata vil bli vurdert på sikt i forbindelse med gjennomføring av Torgprosjektet |
| 6 | Kirkegata | Enveiskjøring i Kirkegata fra Storgata til Borbergata. Sykling tillates mot kjøreretning. Dette vil bedre forholdene for syklende og vil kunne gi mulighet for å øke bredden på fortauet mot jernbanestasjonen på sikt. Bedrer også forholdene for busstraséen som er foreslått lagt gjennom Kirkegata inntil stasjonsområdet er ferdig utviklet og busstraséen kan følge Olav Vs gate og Tollbugata begge veier. |
| 7 | Blokkhusgata | Intensjonen er å utvide fortausarealene på nordsiden av gata for å få til permanente løsninger ved serveringsstedene der. Dette avhenger av løsning for stasjonsområdet. Vil kreve enveiskjøring. |

Et annet stort gatetiltak er ombygging av Olav Vs gate (nr. 1 i figuren over) fra fire til to felt og gateparkering i tråd med «Torgprosjektet» som er lagt inn i gatebruksplanen i tråd med HTEKS vedtak PS 101/2022 av 12.10.22.

Taxi

Drosjene har fire faste plasser i sentrum som fungerer bra: på torget, jernbanestasjonen, Bikkjetorget og ved Tista senter. Dette gir en god spredning av biler. Alle plassene foreslås beholdt. Det foreslås at taxiplass innarbeides i Torgprosjektet.

Fremkommelighet for nyttetransport, utrykningskjøretøy og renovasjon

Det blir bare ubetydelige endringer i kjøremønster og fremkommelighet for disse trafikantgruppene.

Gatebruk og utformingsstandarder

I tillegg til å ivareta transportfunksjon for de forskjellige trafikantgruppene inkluderer gatebruksplanen også anbefalinger og prinsipper for andre funksjoner og kvaliteter som parkering, bylogistikk, byliv og byrom, grønnstruktur, tilgjengelighet for alle, overvann og renovasjon.

Fartsnivå

Fartsnivået har stor betydning for sikkerhet, opplevd trygghet og bymiljø og setter samtidig rammer for gateutformingen. Innenfor sentrumsområdet bør fartsgrensen baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, miljøforhold, og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs gatene. Lavere fartsnivå gir mindre støy og mindre forurensing.

I planforslaget anbefales at det på kommunale veier innenfor planområdet settes en generell fartsgrense på 30 km i timen. Gimleveien og Løkkeveien anbefales med 40 km/timen og Fridtjof Nansens gate vurderes for det samme. 50 km/t opprettholdes på deler av Mølen inntil den nye bydelen der realiseres. Det anbefales at fartsgrensen på riksveien og fylkesveiene reduseres til maks 40 km/timen gjennom sentrum. Tiltakene som omfatter riks- og fylkesveier må avklares nærmere med fylkeskommunen og vegvesenet og vil kreve fysiske tiltak.

Personbilverking

Offentlige tilgjengelige parkeringsplasser gir tilgjengelighet for reisende med bil, og er nødvendig for det samlede mobilitetstilbudet i en by. Parkering er samtidig arealkrevende, og opptar plass som kunne vært benyttet til andre formål, som for eksempel bedre tilrettelegging for gående og syklende, byliv eller ny sentrumsbebyggelse. Trafikk og gateparkering i bygater reduserer attraktiviteten for å gå og sykle, både med hensyn til fremkommelighet, trafiksikkerhet og støy.

Halden sentrum har i dag et parkeringsbelegg på kommunale offentlige tilgjengelige parkeringsplasser på omkring 50 %. Dvs. at halvparten av disse offentlige parkeringsplassene i sentrum står ledig til enhver tid. På bestemte tidspunkt kan det likevel være slik at enkelte parkeringsplasser er tilnærmet fulle samtidig som naboplasser er tilnærmet tomme. Dette gjelder særlig gratis plassene og de mest sentrale parkeringsplassene. Store parkeringsarealer setter preg på bybildet, beslaglegger sentrale arealer for byutvikling og gjør byen gråere og mindre attraktiv.

For å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og et attraktivt sentrum med handels- og servicetilbud, må kommunen ivareta to ulike mobilitetsutfordringer:

- Et parkeringstilbud i byen som er attraktivt nok til å konkurrere med frittstående kjøpesentra/andre byer.

- Et parkeringstilbud som er tilpasset/underordnet bylivet, med gode løsninger for gående og syklende og minimal bruk av arealer på overflaten til parkering.

Følgende løsninger tiltak foreslås i planen:

1. Overflateparkeringsplasser (noe gateparkering og flateparkeringsplasser) (totalt ca. 450, hvorav knapt 300 er offentlig tilgjengelige plasser) fjernes i sentrum for blant annet å prioritere utviklingsprosjekt, gående, syklende og kollektivtransport.
2. Torgprosjektet gjennomføres med en fleksibel løsning der torget helt eller delvis avspærres for parkering i perioder med aktivt byliv.
3. Det etableres P-hus/P-kjeller på stasjonsområdet med plass til minimum 150 biler.
4. Det etableres P-hus på St. Joseph-tomta med plass til 160 biler.
5. Det etableres P-dekke på Kvikkeplassen med plass til 35 biler.
6. Det etableres P-plasser i Olav V's gate i tråd med Torgprosjektet med plass til 35 biler.
7. Det innføres endringer i P-avgiftssystemet der dagens gratis parkering fjernes samtidig som det innføres progressive parkeringssatser som gjør det billigere/gratis å parkere for korte handelsstopp.
8. I boligområder med gratis plasser som Os, Stadion-området og vest for Rødsberget innføres kombinerte bolig- og avgiftssoner.
9. Parkeringsnormen endres ift. dagens P-norm slik at det blir redusert krav til parkering på egen grunn i forbindelse med nye utviklingsprosjekt
10. Dagens frikjøpsordning videreføres og det legges til rette for å leie beboerparkering og pendlerparkering i foreslåtte parkeringshus.
11. Ved fremtidige utvidelser av Tista senter/Høvleriområdet vurderes krav om P-hus slik at et større areal som i dag er parkering mellom Bakbanken og Walkers gate kan transformeres til park/grønt.

Sykkelparkering

Det finnes i dag en del mindre offentlig tilgjengelige sykkelparkeringsplasser fordelt rundt i sentrum. I planforslaget foreslås det å etablere nye sykkelparkeringsplasser en rekke steder.

Byrom og byliv

Fjerning av overflateparkering og utflytende trafikkarealer gir nye muligheter. Planforslaget viser idéer for hvordan attraktiviteten i bysentrum kan heves dersom bilparkering og utflytende trafikkarealer begrenses. Gode og varierte byrom fremmer byliv og gjør sentrum mer attraktivt for beboere, besøkende og næringsdrivende. Det understrekes at forslagene kun er idéskisser og ikke er endelig prosjekterte løsninger. Skissene er vist i planbeskrivelsens kapittel 6.11.

Under vises et eksempel med ideér for Kirkegatas utflytende asfaltarealer. De fleste parkeringsplassene er opprettholdt, gata blir mer trafikksikker og har fått en langt mer tiltalende utforming og et hyggeligere miljø å oppholde og bevege seg i.



FIG. 4 KIRKEGATA I DAG



FIG. 5 SÅNN KAN DET BLI I KIRKEGATA

ILL. MAD

Overvann

Planforslaget går ikke detaljert inn i vurderingene av overvann og hvordan dette skal håndteres. Prinsippet er at overvannet i størst mulig grad skal håndteres lokalt i åpne løsninger og utnyttes som ressurs i bylandskapet. Kommunen har nettopp satt i gang arbeid med oppdatering av gjeldende overvannsveileder for kommunen. Denne skal også omfatte sentrumsområdet. Overvann vil også bli et tema i arbeidet med ny kommunedelplan for sentrum. Slik vil nye krav og mer detaljerte løsninger komme på plass etter hvert.

Renovasjon

Planen gir overordnede føringer for felles renovasjonsløsninger innenfor planområdet. Ut fra hensynet til estetikk og kulturhistorie, brukbarhet og brannhensyn er det foreslått at det kun skal benyttes helt nedgravde løsninger med slanke nedkast med innkast fra siden innenfor sentrumsområdet. Kommunen har igangsatt arbeid med en renovasjonsforskrift/

renovasjonteknisk norm som forventes å tre i kraft ila. 2025. Denne vil gi detaljerte krav også for sentrumsområdet.

Beleggstandard

Planforslaget gir føringer for fremtidig materialbruk i gater og fortau i sentrumsområdet. Dette har vært etterspurt ved tilbakesetting etter graving i byens gater. Planen følger opp sentrumsplanens føringer for bruk av gatesteinsdekker. Følgende foreslås:

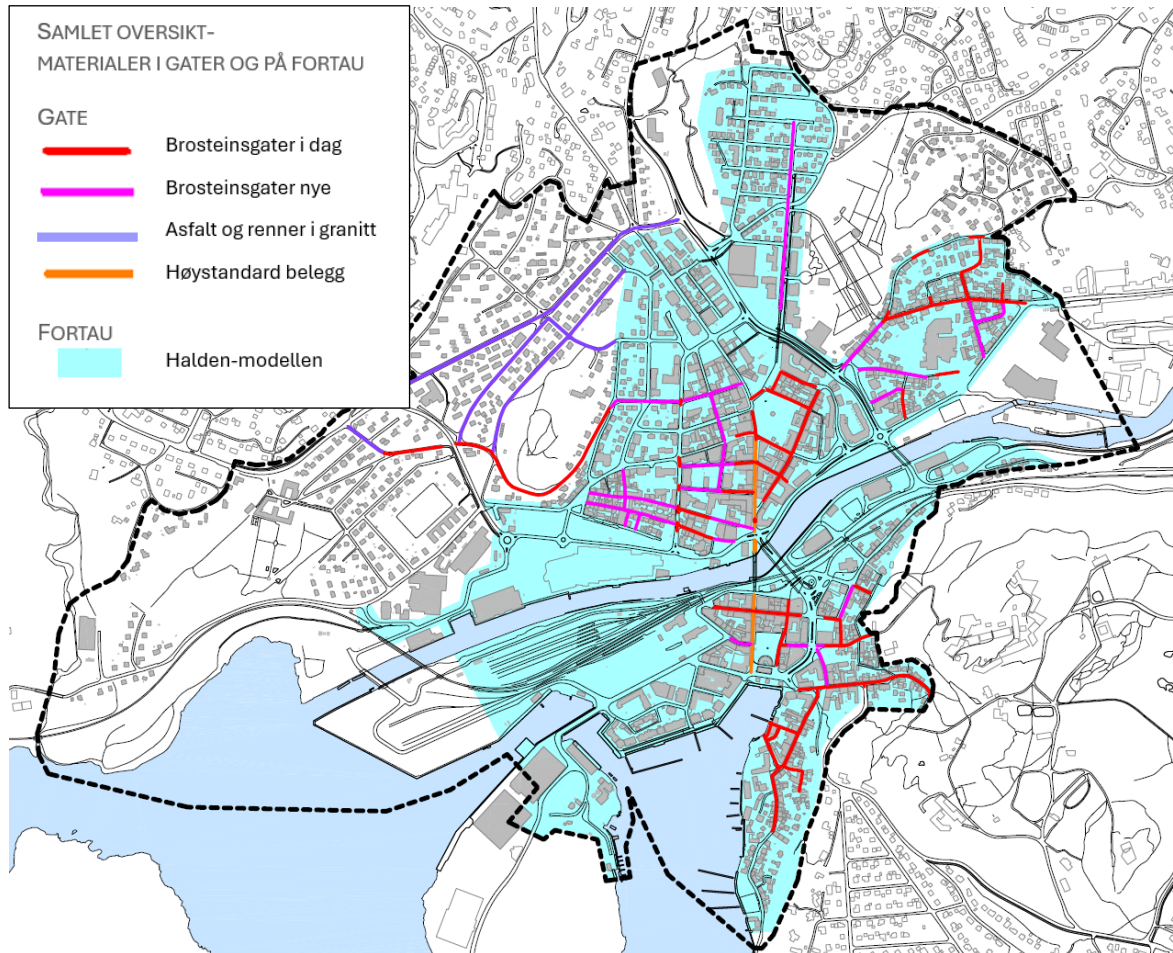


Fig. 6 – Foreslått materialbruk



Fig 7. Haldenmodellen

Platekantstein (Oslokantstein) mot kjørevei/parkering og mellom kantstein og heller er det to rader smågatestein. Mot vegglivet legges også smågatestein.

I gate med Haldenmodellen på fortau foreslås også tre rader storgatestein som renne langs kantstein.

Framkommelighet for personer med funksjonsvariasjon

Byen skal være for alle, også for personer med funksjonsvariasjon. Hovedløsningen skal være tilgjengelig for alle uten behov for tilrettelegging. Den demografiske utviklingen, med en økende andel eldre i befolkningen, vil påvirke og ha konsekvenser for de fleste av samfunnets områder og vil kreve nye løsninger. Planforslaget gir føringer for utforming i henhold til prinsipper om universell utforming, jf. planbeskrivelsen kap. 7.2. Arbeidet vil bli fulgt opp med utforming av mer detaljerte prinsipp tegninger for «standardløsninger» etter hvert.

Treplanting og vegetasjonsbruk

Planen påpeker viktigheten av å bevare og utvikle Halden som en grønn by og kommer med anbefalinger for hvordan dette kan oppnås. Følgende kriterier er lagt til grunn for forslagene om parkmessig opparbeidelse og treplanting:

- Opparbeidning av områder regulert til grønnstruktur eller avsatt til grønnstruktur i sentrumsplanen som ikke er opparbeidet i tråd med formålet
- Vedlikehold/erstatningsplanting/supplering i eksisterende tre- og buskrabatter
- Bevare/gjenskape historiske parkanlegg/treplantinger
- Forslag til ny treplanting/beplantning for å skape sammenheng og styrke eksisterende grønnstruktur og/eller som strukturerende element i byen. Det foreslås å tydeliggjøre innfartsårenes og hovedveienes betydning ved treplanting. I tillegg gis bl.a. hovedsykkelveinettet prioritet.

I tillegg til opplistingen over skal det alltid vurderes om det kan tilføres grønne elementer i gatene eksempelvis som enkeltstående trær eller trær i grupper. Det bør også etableres vegetasjon i rundkjøringer, trafikkdeler/midtdelere og innsnevringer i gate.

Gjennomføring

Gatebruksplanen viser retning fremover for utvikling av gater og plasser i sentrum. Planen er ikke statisk og må tas opp til rullering ved behov. Kanskje vil framtidens mobilitet utvikle seg i en annen retning enn vi tror i dag, kanskje endres andre forutsetninger som er lagt til grunn for foreslåtte løsninger, eller kanskje viser det seg at det vi foreslår i dag likevel ikke var så smart.

Til sammen vil kostnadene for gjennomføring av alle tiltakene som er beskrevet i planen komme opp i store summer. Da er det fint å vite at gjennomføring av hele planen ikke skal skje i morgen eller til neste år og at heller ikke alle tiltakene er prosjekter som kommunen er ansvarlig for eller skal stå for alene. Planen er en veiledende prinsipplan som skal danne grunnlag for videre arbeid med forprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet/bysentrum og gi innspill og føringer for rullering av sentrumsplanen.

Ved gravearbeider i sentrum er det mye å hente på samtidig gjennomføring og ferdigstilling av prosjekter. Dette mulighetsrommet bør utnyttes.

Planen omfatter både små og store tiltak. Oppfølging av planen legger opp til en trinnvis gjennomføring, slik at investeringer og eventuelle nødvendige politiske vedtak kan fordeles over tid og flere budsjettår.

Vurderinger

I forslag til *Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum* er det anbefalt en omprioritering i en del av byens gater og byrom. Dette skal bidra til å legge til rette for at flere skal gå, sykle og reise kollektivt, og bidra til et bysentrum som er attraktivt og tilgjengelig, med et levende handels- og servicetilbud som innbyr til opphold og aktivitet.

Planen vil være et viktig bidrag for å følge opp nasjonale og lokalpolitiske mål om at vekst i trafikk i hovedsak skal tas gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Fremkommelighet på personbilnettet

Planforslaget legger kun opp til små endringer i personbilnettet. Et fåtall nye gater enveiskjøres eller skiltes med gjennomkjøring forbudt. Dette er gater med lave trafikkmengder i dag. Planen foreslår å redusere fartsgrensen på et utvalg av gater. Redusert fart gir noe lenger reisetid, men mindre støy, støv og dermed bedre forhold for bymiljø, byluft og et hyggeligere og tryggere miljø å ferdes i for alle trafikantgrupper. Tidsforbruket på en strekning på 500 meter øker med 24 sekunder dersom farten reduseres fra 50 til 30 km/t.

Planen ser på bysentrum på lang sikt. Det er lagt vekt på å ikke legge hindringer i veien for senere utvikling av tunnelløsninger på sydsiden, som kan innarbeides ved fremtidige rullinger av gatebruksplanen.

Fremkommelighet for kollektivtransport

Planforslaget medfører i liten grad endringer for kollektivtransporten. Foreslått endring av busstrasé fra Borgergata til Haakon VII's gate vil flytte bussene over i et trafikksystem som er bedre dimensjonert for dem uten at tilgjengeligheten til holdeplassene forringes. Foreslåtte nye rute om Mølen vil bedre tilgjengelighet til en større del av sentrumsområdet på sikt, men er avhengig av at kollektivselskapet prioriterer dette.

Fremkommelighet for gående

Ved å definere et prioritert gangnett og tydeliggjøre viktige gangakser blir det mer attraktivt å bevege seg til fots. Planen beskriver en dekkestandard som skal gjøre det enklere å bevege seg i sentrumsområdet for alle myke trafikanter. Reduksjon i fart og større fokus på grønne elementer, fotgjengeroverganger og tilrettelagte krysningsspunkt vil gjøre det både hyggeligere og tryggere å bevege seg til fots i sentrumsområdet. Det samme gjør utvikling av nye møteplasser til fordel for asfalterte flater. Gatebruksplanen foreslår flere bruer over Tista og planfri krysning over jernbanen der disse i dag fungerer som barrierer for et fungerende byliv.

Fremkommelighet syklist

Planen peker ut et lokalt sykkelnett (sekundærnett) i tillegg til hovedsykkelnettet og angir dermed et mer finmasket sykkelnett i sentrumsområdet. Dette gjør at det skal legges særskilt vekt på god tilrettelegging for syklist flere steder i byen. Planen foreslår å fjerne gateparkering noen steder og det er foreslått et fåtall enveiskjøring og gater hvor det ikke lenger tillates gjennomkjøring for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten i sykkelnettet. Reduksjon i fartsnivået vil bidra tilsvarende til en tryggere sykkelby. Krav til trillevennlige dekker vil bedre fremkommeligheten og treplantingen som foreslås vil gjøre sykkeltraséene mer attraktive. Planen peker også på

aktuelle steder for trygg sykkelparkering. Til sammen vil disse tiltakene bedre forholdene for syklistene.

Parkering

Tilgangen til butikker, restauranter og annen service opprettholdes ved at korttidsparkering nær disse stedene i stor grad er opprettholdt.

Planen legger opp til god parkeringsdekning og gode parkeringsmuligheter i sentrum. Det foreslås imidlertid at gratis langtidsparkering fjernes fra sentrumsområdet. Folk som har behov for langtidsparkering henvises til færre, men større P-anlegg, som nytt parkeringshus ved St. Josephs og nytt parkeringshus ved jernbanestasjonen.

Tilgangen for gående og syklende til butikker, restauranter og annen service forbedres, og det blir mer attraktivt å ferdes på sykkel eller til fots. Gående og syklende handler normalt mindre enn de som kommer med bil, men de handler til gjengjeld oftere.

Nye byrom

Opprydning i dagens overflateparkering bl.a. på rivningstomter gir muligheter for å utvikle nye sentrumsprosjekter og møteplasser som kan heve byens attraktivitet.

Beskrivelse av løsningsalternativer

Alternativ 1:

Planforslaget sendes på høring som det foreligger.

Alternativ 2:

Regulering av antall parkeringsplasser er et viktig virkemiddel i byers miljø- og transportpolitikk. Parkering er et sterkt virkemiddel for å styre folks transportmiddelvalg. God parkeringsdekning medfører stor biltrafikk. Utfordringen er å legge til rette for et parkeringstilbud som ivaretar beboere i sentrum og ikke svekker handelen og næringslivet i sentrum samtidig som den totale bilbruken reduseres.

Med bakgrunn i de undersøkelser og registreringer som er gjort når det gjelder tilgjengeligheten til parkeringsplasser i sentrum i dag, kan det stilles spørsmål ved om man skal erstatte parkeringsplassene som forsvinner i så stor grad som dette planforslaget legger opp til. Det kan synes riktigere å velge å legge seg på et lavere nivå for å styre transportmiddelvalget i en mer miljøvennlig retning.

Gatebruksplanen inneholder en rekke tiltak som skal bedre forholdene for gående, syklende og bussreisende. Et ytterligere tiltak for å styrke disse transportformene, vil være å legge opp til en noe mer redusert parkeringstilgjengelighet i forhold til i dag. Dette kan gjøres ved å redusere antall plasser og/eller å øke parkeringssatsene ytterligere i forhold til hva planen foreslår.

Planforslaget sendes tilbake til administrasjonen for bearbeiding på disse punktene.

Alternativ 3

Parkeringspolitikken, parkeringsnivået og fordelingen av plasser opprettholdes omtrent som i dag. Dette vil føre til at mange av planens forslag må endres eller reduseres i omfang. Planforslaget sendes tilbake til administrasjonen for bearbeiding i forhold til dette.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Gatenett- og gatebruksplan er en temaplan og ikke en juridisk bindende tiltaksplan. Vedtaket om å legge planforslaget ut til høring og offentlig ettersyn får ingen direkte økonomiske konsekvenser for drifts- og investeringsbudsjettet.

Når planen er vedtatt vil den ha betydning for utvikling av bysentrum som en attraktiv by. Gatenett- og gatebruksplanen skal være retningsgivende for tiltak, planer og reguleringsplaner i Halden bysentrum. Arbeidet med økt byliv er en kontinuerlig prosess i mange etapper. Oppfølging av planen vil måtte skje trinnvis slik at investeringer og politiske vedtak kan fordeles over tid og flere budsjettår. Ikke alle tiltakene er prosjekter som kommunen er ansvarlig for eller skal stå for alene. Det må jobbes for å få andre med på laget.

Foreslåtte utbedringer av gater og byrom forutsetter finansieringsløsninger som innarbeides i økonomiplan. Evt. økte driftskostnader må synliggjøres i det enkelte prosjekt.

Ønskede tunnelløsninger syd i byen ligger ikke inne i Nasjonal transportsplans prioriteringslister og vil trolig kreve bypakkeløsninger (bompenger) for å bli realisert.

Økonomiske forutsetninger for å etablere nye parkeringshus innebærer at man må fjerne gratisplasser i sentrum.

Forankring i samfunnsplanen og andre kommunale planer

Å legge til rette for etablering av trygge gang- og sykkeløsninger er en oppfølging av samfunnsplanens mål om bærekraftig utvikling. Den svarer også opp målet om «*en kommune det er godt å bo i – gode levekår, en trygg oppvekst for barna med mangfold og høy livskvalitet.*» Iht. samfunnsplanen skal vekst i trafikk i hovedsak tas gjennom gang, sykkel og kollektivtrafikk. Skal dette målet nås må det legges til rette for etablering av trygge løsninger for gående og syklende, sammen med bedring i kollektivtilbudet. Halden kommunes Kommunedelplan for klima og energi har som mål at klimagassutslippene skal ned. Planarbeidet skal gi mer attraktive og trafikksikre løsninger for gående og syklende, noe som kan gjøre det lettere å velge gange- og sykkel som transportmiddel fremfor bil.

Folkehelseprofilen for Haldens befolkning viser stort potensiale for bedring. Å legge til rette for fysisk aktivitet og gode møteplasser i bybildet er et svært viktig folkehelseiltak. Dette er i tråd med kommunedelplan for helse, omsorg og mestrings Strategi 3: en aktiv befolkning.

Andre forhold

Ikke relevant for saken.

Konklusjon og anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler å legge planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn slik det foreligger (alternativ 1).

Lasse Henriksen
Direktør Teknisk

Bernt-Henrik Hansen
leder enhet Plan og miljø

Saksbehandler: Inger Helene Kjerkreit

Utsendte vedlegg

1 Planforslag, 12.03.25

Medsaksbehandlere

Navn:









Adm.enhet:

Bidrag til saken:

Bjørn Murvold

Bernt Henrik Hansen

Forankring av tiltaket i FNs bærekraftsmål

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>3 GOD HELSE</p>  | Mer gange og sykkel har en klar effekt på folkehelse og reduserer både psykisk og fysisk sykdom og uhelse. Planen vil gi bedre trafiksikkerhet som kan føre til færre skadde i trafikken. |
|  <p>11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN</p>  | Mobilitet er en sentral del i bærekraftige byer og samfunn, og ulike behov og interesser må balanseres. Planarbeidet legger til rette for at det skal bli lettere, tryggere og mer attraktivt å velge gange-, sykkel og buss som transportmiddel fremfor bil. |
|  <p>13 STOPPE KLIMAENDRINGENE</p>  | Redusert eller endret energibruk fra transport er viktig for å redusere klimaendringene. |
|  <p>15 LIV PÅ LAND</p>  | Planforslaget vil bidra til god et grønnere bysentrum og mer insektsvennlig by. |