



HALDEN
KOMMUNE

Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum

Denne planen gir rammer og retning for hvordan vi kan utvikle Halden sentrum videre til å bli enda hyggeligere, tryggere, mer tilgjengelig og inkluderende.

Planen tilrettelegger for sambruk mellom ulike brukergrupper. God sambruk vil gi livet i gata og dermed de som bor, besøker og driver næring bedre vilkår.

Med andre ord et attraktivt sentrum!

04.05.2026

Vedtatt i Halden kommunestyre 16.06.2026

1 Innhold

Forord	2
1 Innledning – hensikten med planen	3
2 Premisser for planarbeidet.....	3
2.1 Mål	3
2.2 Planavgrensning	4
2.3 Overordnede planer og føringer	5
3 Planprosess og planens oppbygning	5
4 Beskrivelse av dagens situasjon.....	6
5 Sentrale problemstillinger i planarbeidet.....	10
6 Prinsipper for gatenettet	11
6.1 Sammenstilling av alle trafikantgrupper	11
6.2 Ønsket fartsnivå	12
6.3 Gange og opphold.....	13
6.4 Sykkel	16
6.4.1 Hovednett for sykkel	17
6.4.2 Sekundærnett for sykkel	18
6.4.3 Sykkelparkering.....	19
6.5 Buss	21
6.6 Personbil.....	23
6.7 Taxi	26
6.8 Varelevering	26
6.9 Utrykning – ambulanse, politi og brann.....	27
6.10 Personbilkparkerings	27
6.11 Byliv og opphold.....	35
6.11.1 Fra parkeringsplass til møteplass	35
Noen områder med behov for oppgradering.....	42
6.12 Grønt sentrum - vegetasjonsbruk og treplanting.....	44
6.13 Uteservering og handel.....	47
6.14 Overvann.....	47
6.15 Teknisk infrastruktur	48
7 Utformingsstandards	49
7.1 Generelt om standard.....	49
Kryssløsninger.....	49

7.2	Universell utforming – gater, fortau, torg og parker tilgjengelige for alle.....	50
7.3	Beleggstandard – materialbruk i gate og på fortau	50
7.4	Renovasjon.....	55
7.5	Belysning	55
7.6	Møblering.....	56
8	Virkninger av planen.....	57
9	Gjennomføring - på kort og lang sikt	58
10	Vedlegg	59

Forord

Utarbeiding av Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum er en oppfølging av en rekke politiske vedtak. Arbeidet med planen startet i 2022 og planprogram for arbeidet ble fastsatt i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 14.09.2022.

Planen var oppe til første gangs behandling i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 19.03.2025, sak PS29/2025 og det ble vedtatt å sende planen på høring og legge den ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 28.03.25-17.06.25. Høringen har ikke ført til vesentlige omarbeidinger, men planforslaget er justert på flere punkter. Dette dokumentet er planforslaget slik det legges fram for politisk sluttbehandling våren 2026.

I sentrumsområdene er det mange grupper som skal ha plass på knapt areal. Hensikten med gatebruksplanen er å bygge opp under sentrumsplanens mål om å styrke Halden sentrum som et attraktivt og funksjonelt bysentrum. Dette betyr bl.a. å legge til rette for byutvikling på rivningstomter som i dag benyttes som parkeringsplasser. Videre er det et mål å legge til rette for god fremkommelighet og sikkerhet for alle, og det skal legges særlig til rette for attraktive alternativer til personbilen. Planen beskriver de ulike sentrumsgatenes funksjon, det vi si hvor bil, buss, sykkel og gående har sin plass. Temaene parkering, varelevering, handel og byliv/rekreasjon er også beskrevet. Det er også foreslått tiltak for forbedret grønnstruktur og prinsipper for klimatilpasning/ overvannshåndtering.

Planen er en veiledende prinsipplan som ikke er juridisk bindende, men skal være et grunnlag for framtidige utviklingsprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet/bysentrum og rullering av sentrumsplanen. Det har i liten grad vært jobbet med detaljløsninger. Dette er noe det må jobbes videre med i en gjennomføringsfase. De foreslåtte tiltakene av økonomisk betydning må detaljprosjekteres og søkes innarbeidet i framtidige budsjett/økonomiplaner. Flere av tiltakene ligger langt fram i tid og vil være avhengig av gjennomføringen av andre tiltak/byutviklingsprosjekt for å kunne gjennomføres.

Planforslaget er utarbeidet av en kommunal arbeidsgruppe med konsulentbistand på noen temaer. Det har vært medvirkning gjennom ulike møter og prosesser med bl.a. næringslivet, Rødsberg ungdomsskole, Halden Videregående skole, Halden Taxi, blindforbundet, handikapforbundet og nød- og beredskapsetatene.

1 Innledning – hensikten med planen

Hensikten med Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum er å bygge opp under sentrumplanens mål om å styrke Halden sentrum som et attraktivt og funksjonelt bysentrum. Dette betyr bl.a. å legge til rette for byutvikling på rivningstomter som i dag benyttes til parkering. Planen har som formål å sette rammer og retning for utvikling av et bysentrum som legger til rette for at lagt flere skal gå, sykle og ta bussen, og bidra til et attraktivt, tilgjengelig og funksjonelt bymiljø med et levende handels- og servicetilbud som innbyr til opphold og aktivitet for alle. Dette for å skape økt byliv, slik at beboere, besøkende og næringslivet og livet i gata får bedre vilkår.

I planprogrammet for gatenett- og gatebruksplanen som ble vedtatt 14.09.2022 ligger det ambisjoner om et sentrum med bedre rammer for myke trafikanter og kollektivreisende. Dette vil også kunne bidra til å skape bedre forhold for varelevering og bylogistikk.

Planen ser på bysentrum på lang sikt. 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 bypakkeløsninger 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 rulleringer av planen.

Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum er en veiledende prinsipplan som ikke er juridisk bindende, men skal være et grunnlag og vise retning for fremtidige utviklingsprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet/bysentrum og rullering av sentrumsplanen. Planen inneholder også utformingsstandarder/funksjonskrav som det skal tas utgangspunkt i ved prosjektering og utvikling av gatene i sentrumsområdet. Det har i liten grad vært jobbet med detaljløsninger. Dette er noe det må jobbes videre med gjennom detaljprosjektering i en gjennomføringsfase.

For enkelhets skyld kalles planen heretter for Gatebruksplanen.

Begreper og faguttrykk som er benyttet i planen er beskrevet nærmere i [Vedlegg N1](#).

2 Premisser for planarbeidet

2.1 Mål

Gatebruksplanen er utarbeidet med bakgrunn i politisk vedtatte mål i planprogrammet for planen, fastsatt i hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 14.09.22. Disse målene bygger igjen på bl.a. kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplan for klima og energi.

Hovedmål

Vedtatt mål for gatebruksplanen er å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantergruppene. Visjonen er at å gå, sykle og kjøre kollektivt skal bli det foretrukne transportalternativet.

Det er et hovedmål at planen skal gi et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, og godt samvirke mellom trafikantergruppene i Halden sentrum.

Delmål (listet i tilfeldig rekkefølge):

- a) Vektlegge en bymessig utforming
- b) Utvikle gatene til gode, innbydende og trygge byrom for folk
- c) Avklare prioritering av trafikantgrupper i gatenettet, med dertil omprioriteringer av trafikkareal
- d) Bedre framkommeligheten og tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- e) Legge til rette for universell utforming
- f) Ivareta historiske kvaliteter i gateløpene
- g) Effektiv varelevering og bylogistikk
- h) Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper
- i) Legge bedre til rette for lett tilgjengelig og sikker sykkelparkering i nærheten av målpunkter

2.2 Planavgrensning

Avgrensningen av planområdet følger sentrumsplanens avgrensning, men tar i tillegg med noe areal på Sauøya, ved Halden videregående skole samt et område fra Jørgen Bjelkes gate til Dyrendalsveien.

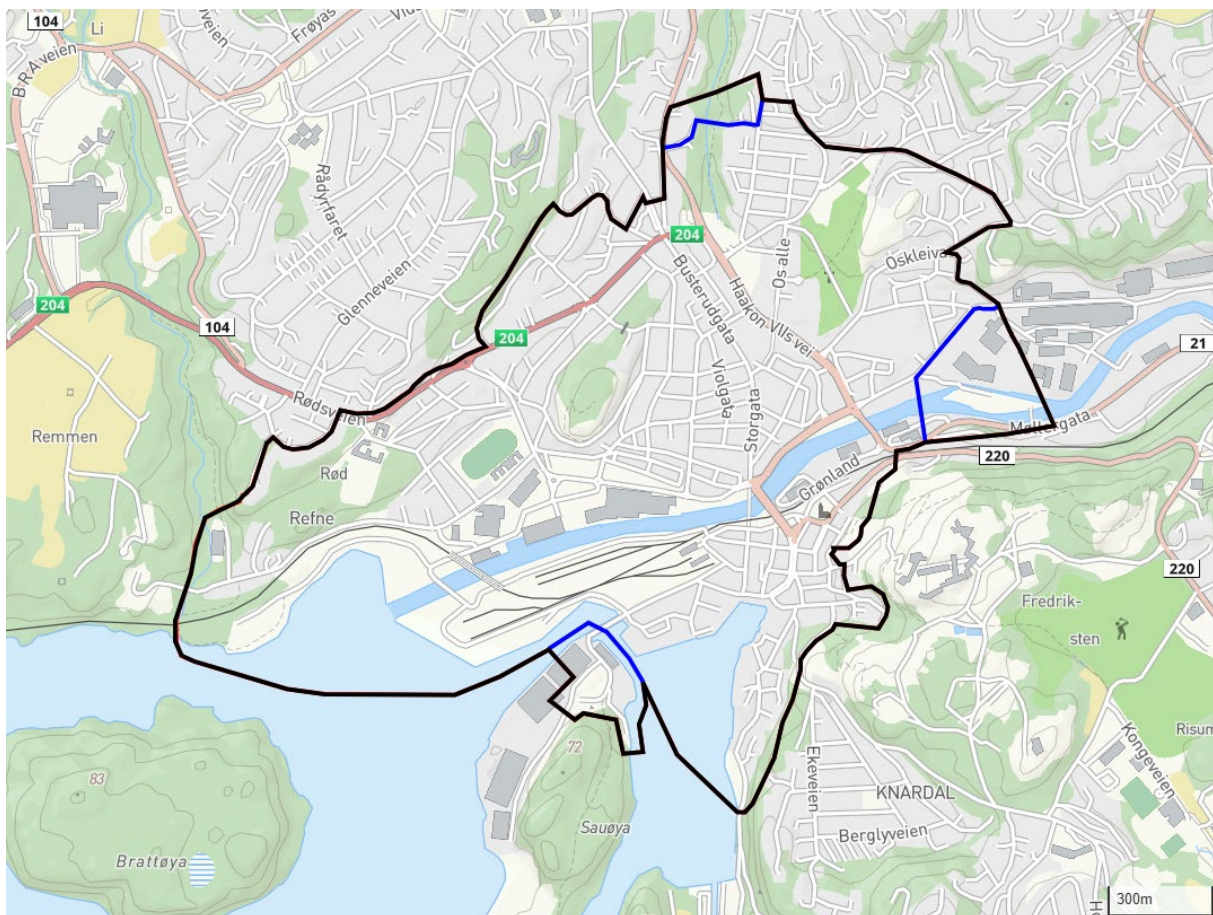


FIG. 1 – PLANOMRÅDET- SVART MARKERING ER PLANGRENSEN, BLÅ MARKERING VISER AVVIK FRA SENTRUMSPLANEN

Planområdet omfatter gatenettet og sentrale byrom i Halden. Trafikksystem utenfor avgrensningen er tatt med i den trafikale vurderingen der dette er hensiktsmessig.

2.3 Overordnede planer og føringer

Planarbeidet må i større eller mindre grad ta hensyn til en rekke føringer på både nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. I [Vedlegg N2](#) finner du en oversikt disse.

Gjeldende reguleringsplaner i området

Store deler av sentrumsområdet er regulert. Kommunedelplan for sentrumsplan gjelder foran eldre reguleringsplaner. Eldre reguleringsplaner gjelder der det ikke er motstrid og de vil være utfyllende i forhold til sentrumsplanen. Reguleringsplaner vedtatt etter sentrumsplanen gjelder foran sentrumsplanen. Det er igangsatt arbeid med rullering av sentrumsplanen. Det er ikke alle steder forslagene i gatebruksplanen følger opp gjeldende sentrumsplan eller reguleringsplaner. Mange av tiltakene kan også gjennomføres uten behandling etter plan- og bygningsloven.

Pågående større planarbeid innen planområdet

Det er igangsatt arbeid med flere større og mindre reguleringsplaner innenfor planområdet. Gatebruksplanens prinsipper vil være innspill og føringer ved videre utarbeidelse og ved planbehandling. Eksempler er områderegulering for Stasjonsområdet (Nyhavn) og detaljregulering for Halden havn – Mølen.

Forslag til løsning for Torget og Olav Vs gate er innarbeidet i planforslaget i tråd med vedtak 12.10.2022 i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø, sak PS 101/2022.

3 Planprosess og planens oppbygning

Medvirkning

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogrammet ble sendt som brev 23.05.24 til offentlige aktører, organisasjoner, lag og foreninger som har interesser i byutviklingen i Halden sentrum. Offentlig ettersyn av planprogrammet ble annonsert i lokalavisen og på kommunens hjemmeside. Målet var å innhente innspill til målsettingen, få lokalkunnskap og få oversikt over utredningsbehovet i planen. I høringsperioden ble det holdt et åpent møte på biblioteket i Skofabrikken. Det ble også holdt en presentasjon i Ungdomsrådet. Planprogrammet ble vedtatt i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 14.09.2022.

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, blindedeforbundet, handikapforbundet og nød- og beredskapsetatene. Planen var oppe til første gangs behandling i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 19.03.2025, sak PS29/2025 og det ble vedtatt å sende planen på høring og legge den ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 28.03.25-17.06.25. Høringen har ikke ført til vesentlige omarbeidinger, men planforslaget er justert på noen punkter.

Planens oppbygning og fagutredninger

Dette plandokumentet gir en kortfattet beskrivelse av anbefalte løsninger innenfor de ulike temaer. Utdypende bakgrunnsmateriale og begrunnelser for valgte løsninger finnes i notater og rapporter som følger planen som vedlegg. Der finnes også flere idéer og beskrivelser av løsningsforslag for områder/tiltak det er for omfattende å gjengi i dette hoveddokumentet. Det er lenket direkte til vedleggene under de ulike kapitlene. De fleste kartillustrasjonene finnes også i større utgaver som vedlegg.

I forbindelse med kommuneplanarbeidet ble det gjennomført en mobilitetskartlegging for Halden, inklusive en reisevaneundersøkelse, av Asplan Viak våren 2021. Denne danner grunnlag for planarbeidet og gir god oversikt over hvor, hvordan og hvorfor vi reiser i Halden og hvor det er størst potensial for å endre reisemønster. Her finner du kartleggingene: [MOBILITETSKARTLEGGING FOR HALDEN](#). Se også kapittel 4.

I forbindelse med dette planarbeidet har Asplan Viak også utarbeidet et grunnlagsdokument for en parkeringsstrategi. Rapporten presenterer tre mulige strategier for parkering i Halden sentrum. Strategiene er vurdert i forhold til måloppnåelse for kommunens vedtatte mål for sentrumsutvikling, endring i reisevaner, klimagassreduksjon og folkehelse. Det gis ingen anbefaling, men det redegjøres for fordeler og ulemper ved de ulike strategiene. Se kapittel 6.10 for Gatebruksplanens anbefalinger ift. parkering. Grunnlagsrapporten finner du som [Vedlegg R1](#).

COWI har gitt innspill til løsninger ift. sykkel på et par strekninger. Se også kapittel 6.4.

4 Beskrivelse av dagens situasjon

Gatenettet i sentrumsområdet består av gågate, gatetun og enveis- og toveis bilgater. Storgata med gågata, Oscars gate, Walkers gate, Tollbugata og Håkon VII's vei utgjør sammen med Torget, Busterudparken og promenadene langs Tista og havna sentrale deler av bysentrum. Deler av sentrum består av asfalterte gater, men det er også flere gater med brosteinsdekker – både gamle og nye. Vanlig gatesnitt er kjørebane (enveis og toveis) for bil, kantparkering og tosidig fortau. I ytre deler av planområdet finnes også gater uten fortau eller med ensidig fortau.

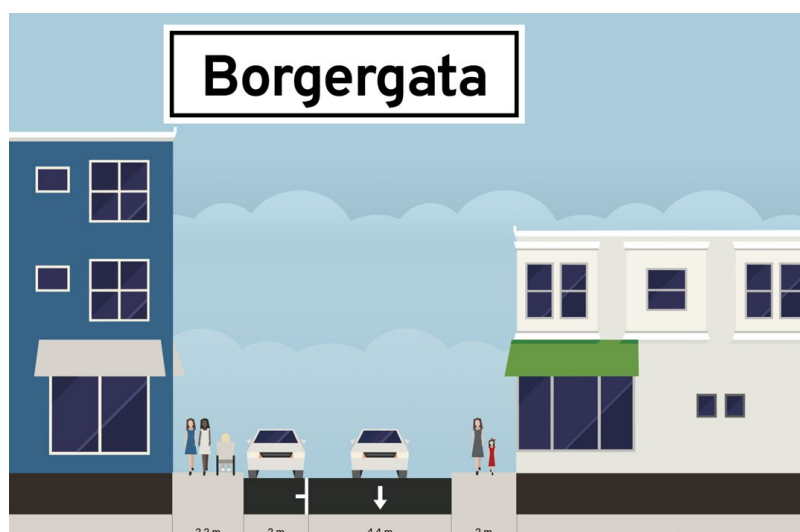


FIG. 2 BORGERGATA,
EKSEMPEL PÅ ENVEISKJØRT GATE
MED ENSIDIG GATEPARKERING
OG TOSIDIG FORTAU

ILL. STREETMIX

Reisemiddelfordelingen i Halden kommune preges av stor andel bilister/passasjerer. Det er lav andel gående, syklende og kollektivreisende. Reiseomfanget er preget av mange korte reiser.

Halden er en kompakt by. Nesten 50% bor innen 2 km radius fra sentrum og 90% innen 5 km. Det vil si at 12 000 bosatte i Halden har under 2 km gangvei til sentrum, 20 000 har under 3 km og 26 000 har under 5 km.

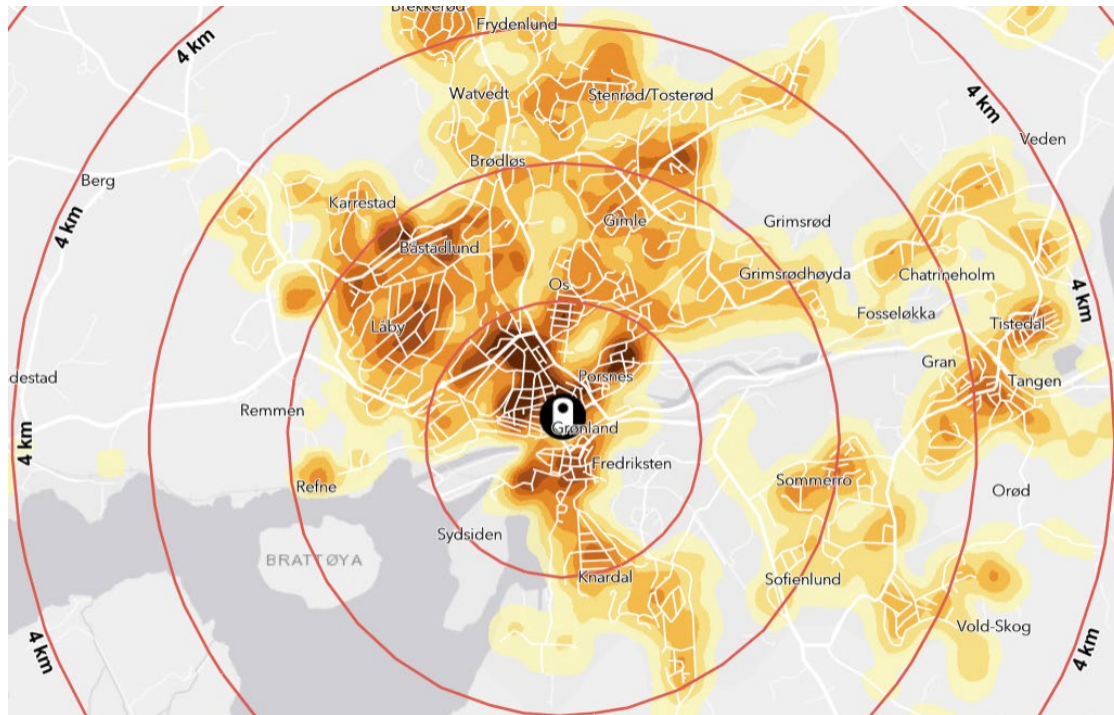


FIG. 3 BEFOLKNINGSTETTHET I HALDEN, INNENFOR 1, 2, 3 OG 4 KM. JO MØRKERE FARGE, DESTO STØRRE TETTHET.

76 % av sysselsatte bosatt i Halden jobber i Halden. 30 % har under 2 km til jobb og 70 % har under 5 km. Det er mange arbeidsplasser i sentrum. Rundt 35 % av de som bor i Halden og jobber i sentrum har under 2 km til jobb, mens 85 % har under 5 km. 2 km vurderes som akseptabel gangavstand til jobb og 3-5 km som akseptabel sykkelavstand. Potensialet for å gå eller sykle til jobb i Halden sentrum vurderes dermed som svært høyt.

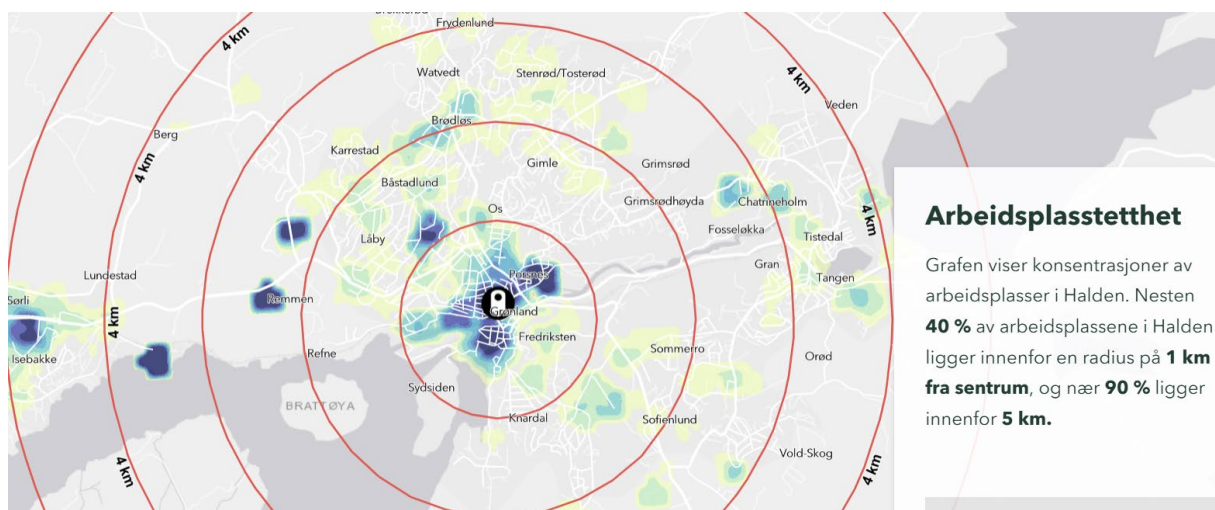


FIG.4 ARBEIDSPLASSTETTHET

16 000 bosatte i Halden har mindre enn 5 minutter med bil til sentrum. Med manøvrering og gangtid i begge ender er det relevant å sammenligne **5 minutter** med **bil** med **10 minutter** på **sykkel**. Her bør sykkel og bil kunne konkurrere med hverandre. **22 000** haldensere har mindre enn 10 min. sykkelavstand **til** Halden sentrum og drøyt **18 000** har mindre enn 10 minutter med elsykkel **fra** sentrum. Med vanlig sykkel har ca. 8000 under 10 min **fra** sentrum. Forskjellene ligger i motbakkene man får hjemover.

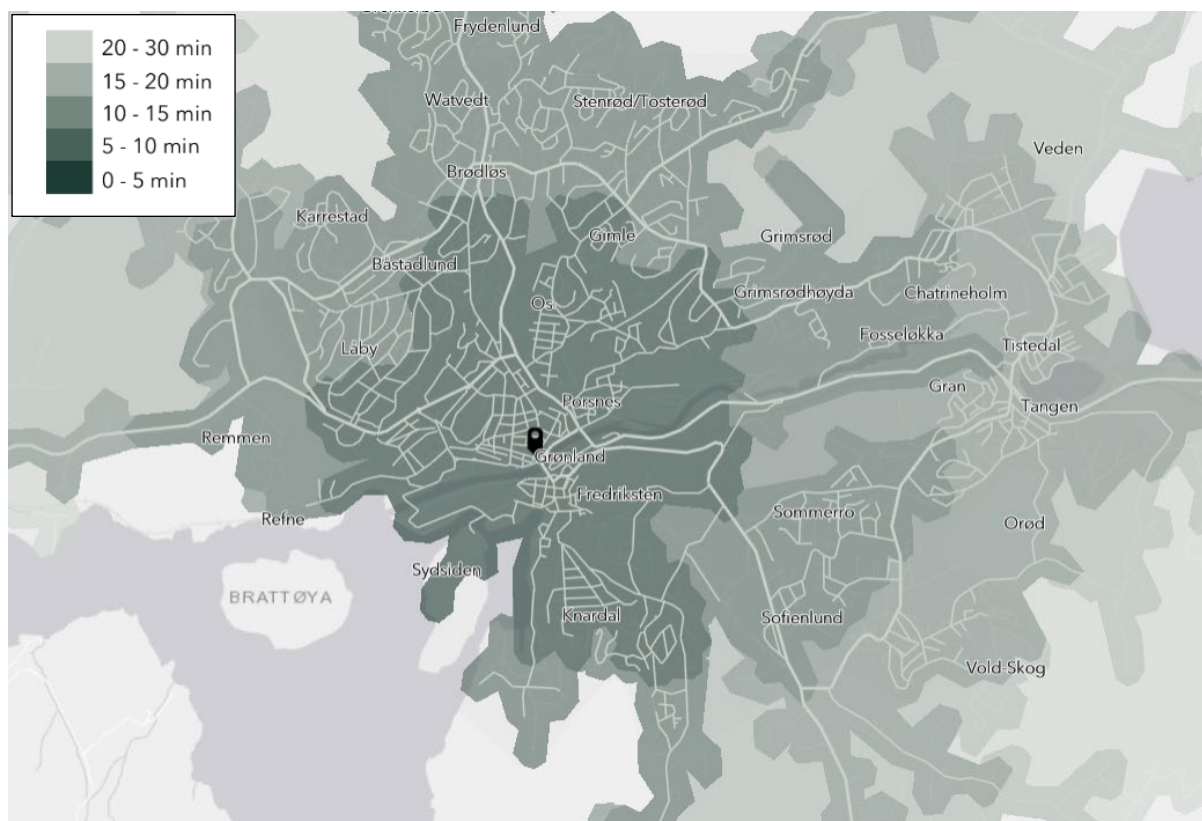


FIG. 5 REISETID PÅ SYKKEL TIL SENTRUM. FIGUR FOR MOTSA TT Vei klikk her: [MOBILITETSKARTLEGGING FOR HALDEN](#)

Konkurransen til bussen er avhengig av hvor enkelt det er å kjøre bil. Dagens kollektivtilbud har lite å stille opp med sammenliknet med den gode tilgjengeligheten for bil. Til dette kommer også at busstilbudet i Halden er begrenset. Det omfatter i dag fire ringruter i sentrum og de sentrumsnære områdene. Disse har timesfrekvens i hver retning. I teorien er frekvensen på ringrutene 26 minutter. I tillegg består tilbudet av en rekke bussruter med få avganger per dag og som i all hovedsak er tilpasset behovet for skoleskyss. Det kjøres også ruter mellom Halden og de andre Østfoldbyene, samt Halden – Aremark- Ørje, Halden-Rakkestad-Mysen og Halden-Nordby – Strømstad. De fire ringrutene har til sammen ca. 80 % av påstigningene i Halden. Busstilbudet i Halden ble redusert høsten 2024, bl.a. med reduksjon i helg og helligdager og på kveldstid pga. økonomiske innsparingstiltak i fylkeskommunen.

Dagens holdeplasser og «bussterminalen» i Jernbanegata har en gunstig lokalisering med tanke på bruk av kollektivtransport på arbeidsreiser, til skole og sentrum.

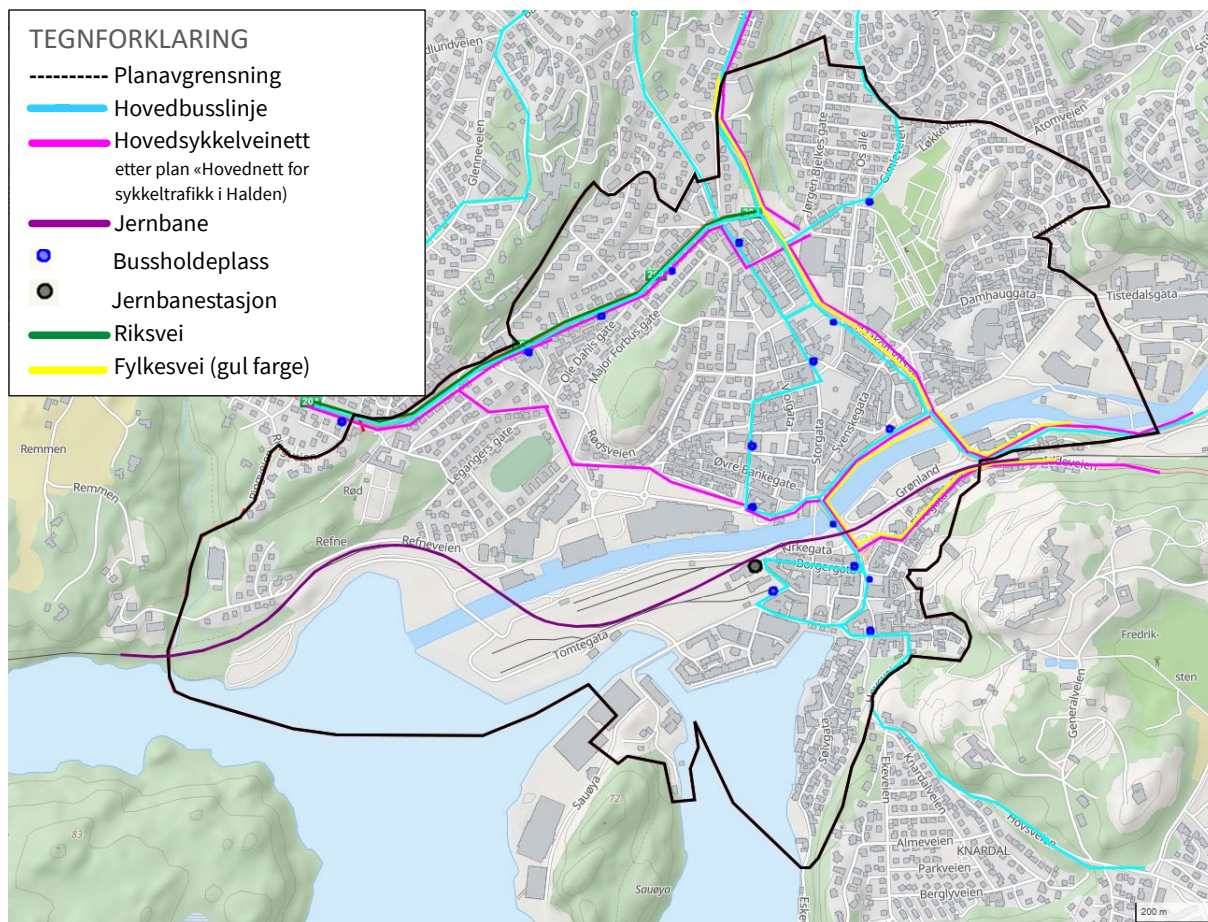


FIG. 6 - DAGENS TRAFIKKSITUASJON.

De fleste går i en eller annen form, enten det er hele eller deler av reisen. Å gå er den enkleste, mest fleksible og direkte måten å bevege seg på. Standarden på fortau, å bli ledet omveier, vente på kryssing, mye biltrafikk og utrygge situasjoner kan gi en negativ opplevelse for gående flere steder i sentrumsområdet i dag.

Hovedsykkelveinettet i Halden er bare delvis utbygd. Langs Rv 204 fra Rødsveien til Reissigers plass (Snippen) har Statens vegvesen nylig regulert nytt gang- og sykkeltilbud og det jobbes nå med byggeplaner for strekningen fra rundkjøringen vest for Park Hotell til Snippen. Gangbrua over Haakon VIIIs vei gjenåpnet i desember 2024.

Det høye antallet reiser på korte avstander, godt klima og korte avstander mellom viktige målpunkter, gjør at potensialet er stort for å overføre reiser til sykkel i Halden, men det krever god fysisk tilrettelegging av sammenhengende og trygge sykkelforbindelser. Stor høydeforskjell mellom boligområdene i utkant og sentrumsområdet kan oppleves som en «bøyg» for mange. Med elsykkel er det enklere å overvinne denne.

Tista betyr mye for Halden som et attraktivt byrom og som identitetsbærer, men elva er også en barriere i byen. Det er tre krysningssteder over elva i sentrumsområdet. Jernbanen har samme barrierevirkning med tre krysningssteder i sentrum (en bro og to underganger).

Fylkesvei 220 Haakon VIIIs gate fremstår i dag som en gjennomfartsåre og er en barriere for gående i byen. Det er to planfrie kryssinger for mange trafikanter og to kryssinger i plan i syd over denne veien.

Taxiholdeplassene i sentrum er lokalisert på torget, jernbanestasjonen, på Bikkjetorget og ved Tista senter, som gir en god spredning av biler.

Tilgangen på parkeringsplasser i sentrum er god. Det finnes omkring 3300 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Halden sentrum. Drøyt 1800 av disse er kommunalt eid. Det finnes også om lag 1200 reserverte plasser knyttet til arbeidsplasser (både privat og offentlig ansattparkering). Mange av parkeringsplassene i sentrum er kommunalt eid, noe som gjør at kommunen er i posisjon til å drive en aktiv parkeringspolitikk. Mange plasser og byrom, rivningstomter etc., både kommunale og private, som kunne vært bygd ut eller benyttet til opphold og byliv benyttes i dag til parkering.

5 Sentrale problemstillinger i planarbeidet

Gatenettet i Halden sentrumsområde mangler et helhetlig grep, der man ser nett for gående, syklende, kollektivtransport, biltransport, varelevering og parkering i sammenheng.

Basert på dagens situasjon er noen av de viktigste utfordringene i dette planarbeidet å:

- Sikre en bymessig utforming, slik at gater og veier utvikles til gode, trygge, effektive og attraktive byrom på myke trafikanter premisser
- Ivareta ambisjonen om at andelen som sykler, går eller reiser kollektivt i Halden skal økes vesentlig
- Etablere et helhetlig sykkelnett i planområdet med gode systemskifter som fører til viktige målpunkt. Tilrettelegging i kryss vil være sentralt. Blandet trafikk vil være løsning mange steder.
- Sikre trygg og tilstrekkelig sykkelparkering i bysentrum
- Tilrettelegge for gode trafikkløsninger og sikre gode forhold for varelevering, taxi og øvrig bylogistikk
- Legge til rette for en bedring i kollektivtilbudet
- Tilrettelegge for transportløsninger som støtter oppunder verdiskaping og arbeidsplasser.

Planen skal stimulere næringsvirksomhet i sentrum. Frigjøring av arealer som i dag benyttes til parkering vil skape et hyggeligere og mer attraktivt sentrum som er et viktig konkurransefortrinn i kampen om å tiltrekke seg nye innbyggere, arbeidskraft og arbeidsplasser. Korttidsparkering for handlende skal opprettholdes.

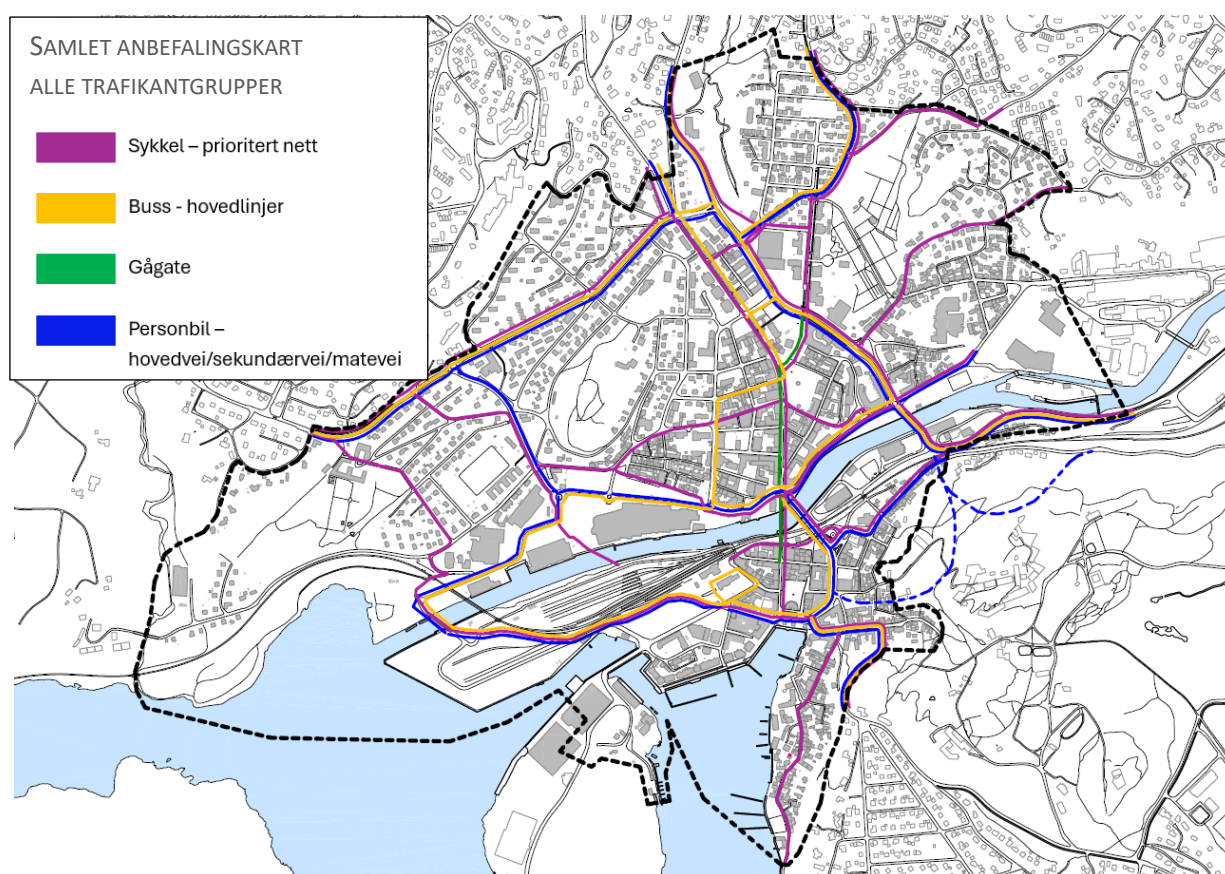
Dette kan også bedre forholdene for varetransporten og bylogistikk og åpne muligheten for korte stopp for privatpersoner for å handle eller plukke opp folk. Styring av parkeringstid og pris kan også gjøre det enklere å drive næringsvirksomhet i sentrum.

6 Prinsipper for gatenettet

Gatenettplanlegging handler om å fastsette hvor hovednett for de ulike trafikantgruppene skal plasseres i gatenettet. Det er lagt vekt på at hovednett for den enkelte transportformen skal være sammenhengende og koble sammen viktige målpunkter. Videre er de ulike hovednettene vurdert i sammenheng for å sikre en god rolledeling mellom gatene.

Det er tatt utgangspunkt i byen slik den er i dag uten å legge hindringer i veien for senere utvikling av tunnelløsninger på sydsiden av byen.

6.1 Sammenstilling av alle trafikantgrupper



FIGUR. 7: SAMLET ANBEFALINGSKART FOR ALLE TRAFIKANTGRUPPER. STIPLEDE BLÅ LINJER VISER TUNNELLØSNINGER. TRASÉER OVER MØLEN ER I TRÅD MED FORSLAG TIL OMRÅDEREGULERING FOR NYHAVN SLIK DET FORELÅ I APRIL 2026. FOR GANGNETTET ER KUN RENE GÅGATER VIST FOR TYDELIGHETENS SKYLD. STØRRE KART FINNER DU I [VEDLEGG K1](#)

I et bysentrum vil det ofte være en kamp om gatearealene. I de mest sentrale og attraktive gatene er det mange trafikantgrupper som kunne ha en fordel av å bli prioritert/få sitt eget areal. For å skape god framkommelighet og sikkerhet for alle trafikantgrupper har man derfor gjennom arbeidet med planen måttet forsøke å prioritere de ulike trafikantgruppene bil, buss, sykkel og gange i ulike traséer. Dette innebærer at vi til en viss grad har unngått å ha flere enn to av trafikantgruppene bil, buss og sykkel i hver trasé. I et historisk bysentrum som Halden, med smale gater og få krysningspunkter over elva innebærer foreslåtte løsninger likevel at de ulike trafikantgruppene må samspille i felles traséer og på samme arealer flere steder. Skal dette grepet bli vellykket krever det at farten på trafikken i sentrum er lav. Det foreslås derfor å senke farten i bygatene. Dette beskrives nærmere i kapittel 6.2.

Føringene fra planprogrammet om å vektlegge attraktive løsninger for gående, syklende og kollektivreisende er lagt til grunn for planen. Gange blir ivare tatt gjennom et sentralt gågatenett og fortau langs gatene. Buss og sykkel er derfor de trafikantgruppene som er vurdert spesielt når det gjelder å velge traséer som samlet sett gir best fremkommelighet og trygghet. Planen viser at busstraséene i stor grad opprettholdes som i dag. For sykkel er det foreslått et nytt sekundærnett. De ulike nettene blir nærmere beskrevet i kapittel 6.3 –6.6.

I kapitlene 6.3 – 6.16 utdypes det nærmere hva som ligger bak løsningene som er valgt for de ulike trafikantgruppene: bussen, syklistene, de gående/handlende/opphold, bilen, parkeringsmulighetene, taxi og varelevering, og det beskrives forslag til løsninger i enkelte gater. I kapittel 9 beskrives virkningene av planen.

Hensynet til mennesker med nedsatt funksjonsevne er vektlagt i planarbeidet. Universell utforming skal også legges til grunn i all videre oppfølgende planlegging. Alle skal være sikret muligheter til å delta i det sosiale offentlige rom med god tilgjengelighet til offentlige kontor og øvrige byfunksjoner. Kollektivtilbudet skal være universelt utformet og sentrum skal inneha et godt tilbud av HC-parkering. Kapittel 7.2 beskriver nærmere viktige utformingsprinsipper. Universelt utformede gater og plasser vil være et gode for alle. Dette er også viktig med tanke på demografien framover og flere eldre i sentrum.

6.2 Ønsket 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 også mindre støy og mindre forurensing.

Fartsgrense er en viktig premiss for gateutforming og bør avklares i forkant av detaljplanleggingen. Det anbefales at det på kommunale veier innenfor planområdet settes en **generell fartsgrense på 30 km i timen**. Fridtjof Nansens gate (Stadionbakken), Gimleveien og Løkkeveien anbefales med 40 km/timen. 50 km/t opprettholdes på deler av Mølen inntil den nye bydelen der realiseres. Gatebruksplanen kan ikke vedta fartsgrenser alene, og dette må følges opp med skiltvedtak.

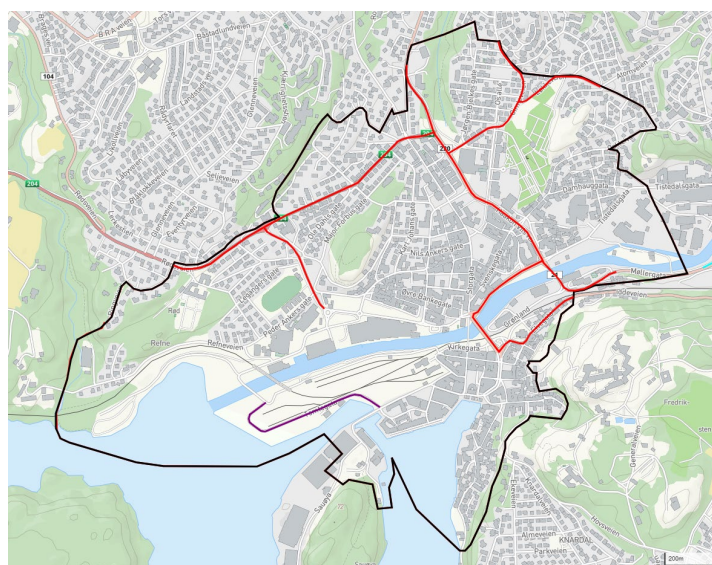


FIG. 8 ANBEFALTE FARTSGRENSER

— = 40 km/t

— = 50 km/t

RESTERENDE GATER 30 km/t

INNENFOR PLANAVGRENSNINGEN

Oversikt over dagens fartsgrenser i sentrumsområdet finner du i [Vedlegg K10](#)

Det er anbefales også at fartsgrensen på riksveien og fylkesveiene reduseres til maks 40 km/timen.

I Marcus Thranes gate jobber Statens vegvesen med byggeplaner for sykkeltiltak som omfatter dette. Store deler av Haakon VIIIs vei har allerede 40 km/timen. Gjenstående gater er fv. 220 langs nordsiden av Tista fra Grønland bru og over bybrua, i tillegg til fylkesvei 21 fra Grønland bru langs Møllergata. Tiltakene som omfatter fylkesveier og riksveien må avklares nærmere med fylkeskommunen/vegvesenet.

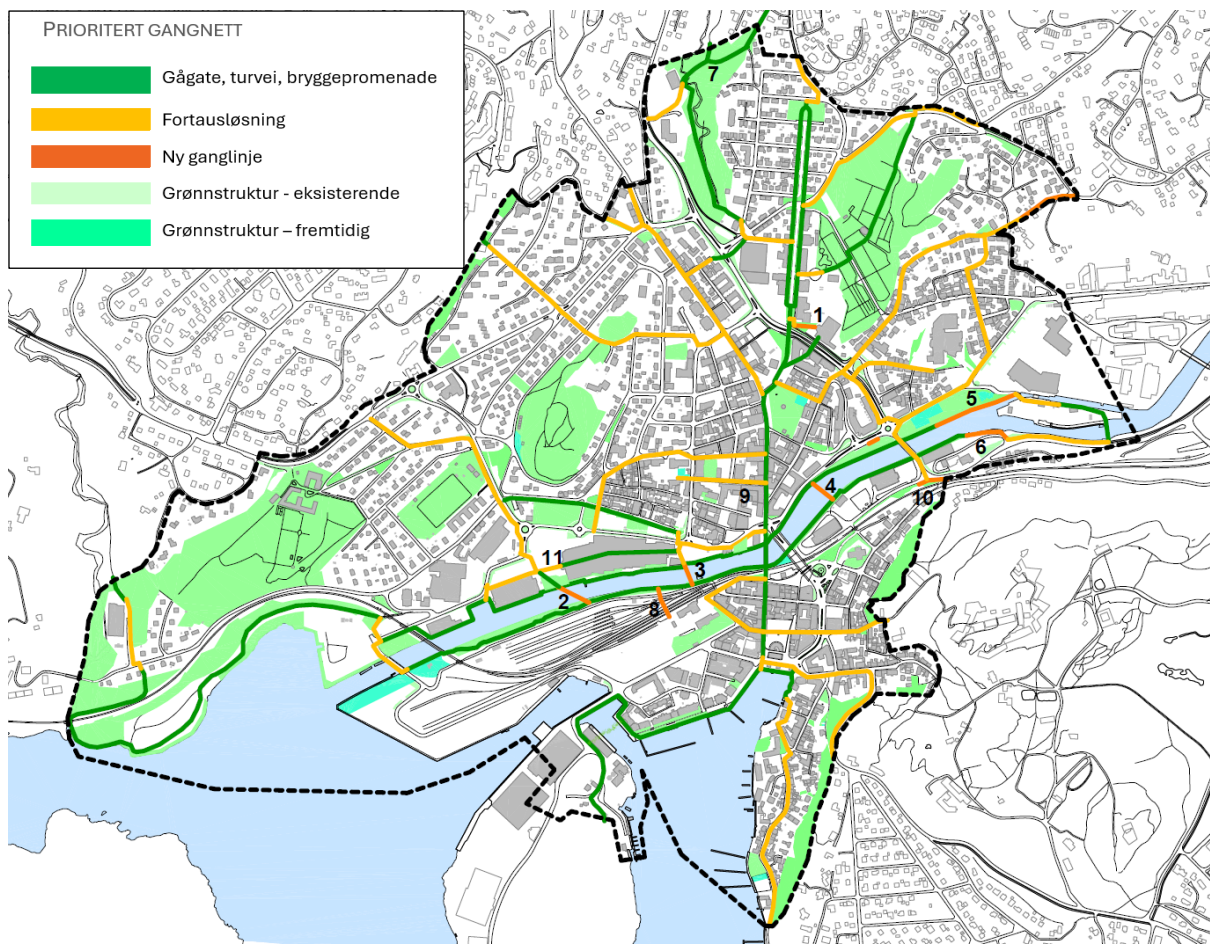
Enkelte steder innenfor planområdet vil 30 km/t også oppfattes som for høy hastighet. Det er ikke lovlig å skilte lavere hastighet på offentlig vei i dag. Gatebruksplanen foreslår en bevisst utforming av gatene i sentrum som gjør det naturlig å holde en lavere fart enn 30 km/t gjennom store deler av sentrumsområdet.

6.3 Gange og opphold

Gående er den viktigste trafikantgruppen i et sentrum. Alle som besøker sentrum er gående en gang på reisen enten de kommer med bil, kjører kollektivt, kommer på sykkel eller tar hele veien til fots. Det er derfor viktig at det er trygt og attraktivt å ferdes som fotgjenger i Halden sentrum. Folk går der det er attraktivt å gå. Varierte omgivelser, korte kvartalslengder, hvilemuligheter, sentrumsfunksjoner med fasader som vender mot gata, god belysning og blågrønne omgivelser bidrar til attraktive omgivelser og gjør det hyggeligere å gå i sentrumsgatene.

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. Hensikten med å definere nettet er også å gi et utgangspunkt for prioritering av tiltak.

Figur 9 på neste side viser det prioriterte hovedgangnettet i sentrumsområdet. Dette tar utgangspunkt i gangdragene som allerede finnes langs Os allé og gågata gjennom Storgata forbi torget til sjøen/havna. Dette draget knytter seg til turveiene langs Tista mot øst og vest på begge sider av elva. Fra disse dragene kan man enkelt nå store deler av sentrum. Planen viser også utvalgte traséer fra dette hovedgangdraget til målpunkt som f.eks. stasjonen, festningen og Tista senter i tillegg til ganglinjer ut mot boligområdene.



FIGUR 9: PRIORITERT GANGNETT – VIKTIGE GANGTRASÉER OG GRØNNSTRUKTUR. TALLENE REFERERER TIL BESKRIVELSER UNDER. STØRRE KART FINNER DU I [VEDLEGG K2](#)

Tista er en identitetsbærer i byen, men den er også en barriere for mobiliteten. Det foreslås etablert to nye gangbruer (gang/sykkel) over Tista, en vest for Tista senter (2) og en rett øst for Tista senter (3). Disse vil betraktelig korte ned avstanden fra deler av byen til stasjonen og det nye utbyggingsområdet Nyhavn som er under planlegging. Kontakten mellom nordsiden og sydsiden av byen vil bli betydelig forbedret for myke trafikanter. Mellom disse broene planlegges det for kryssing i bro over sporområdet (8). Ved utvikling av Grønlandområdet bør det i tillegg vurderes om det er mulighet for et nytt krysningspunkt over mot Olaus Peltz gate (4).



FIG. 10 MULIGE NYE KRYSNINGSPUNKTER OVER TISTA (GRØNN) OG OVER SPOROMRÅDET (TURKIS)

For å bedre sammenhengen mellom Storgata og kulturkvartalet og ikke minst kulturskolen, anbefales å utvide smale fortau i østre deler av Tordenskiolds gate (9). De gående gis bedre premisser ved at flere av gateparkeringsplassene mellom Violgata og Storgata fjernes, men HC-plassene beholdes. Forslaget er innarbeidet i detaljregulering for Rådhuskvartalet. Reguleringsplanen åpner også for å gjenskape gangmuligheten mellom Tordenskiolds gate og Øvre Bankegate i forlengelsen av Violgata. Violgata ble bygd igjen her da Folkets hus ble bygd.



FIG. 11 TORDENSKJOLDS GATE SETT MOT KULTURKVARTALET
SMALE FORTAU LANGS RAMPER (GOOGLE STREET VIEW JUNI 2024)

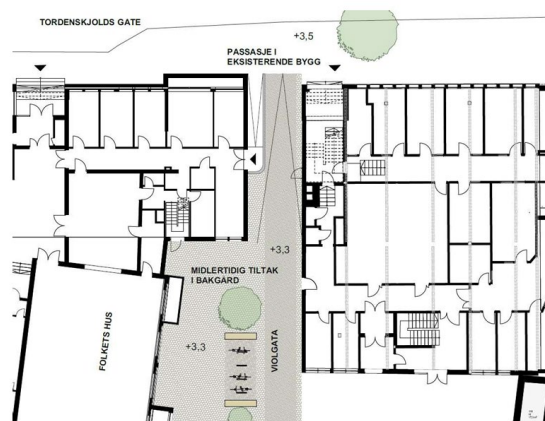


FIG.12 MULIG LØSNING – GJENNOMGANG MELLOM
TORDENSKJOLDS GATE OG ØVRE BANKEGATE
(ILL. MAD ARKITEKTER – FRA DETALJREG. FOR RÅDHUSKVARTALET)

Det er viktig å sikre god gangadkomst til holdeplasser. Det foreslås derfor å opparbeide bedre fortau og tilrettelagt gangfelt/kryssing fra undergangen mellom fylkesvei 21 og 220 mot Grønland (10). Det er også viktig å sikre gode gangadkomster til parkeringshusene. Det er allerede beredt for dette i gjeldende regulering for området rundt parkeringshuset til Skofabrikken (1).

Andre nye gangakser som bør fullføres er turveien langs Tista i øst (5, 6) og gangmulighet under søndre brokar på Grønland bru. I tillegg bør gangveien mellom Tverrveien og Dyrendal Medisinske senter/Dyrendalsveien (på tvers av Schultzedalen) oppgraderes (7). Bedre belysning vil være et viktig bidrag i forhold til helårsbruk.

Det er en målsetning at viktige gangforbindelser er trafiksikre og universelt utformet. Krav om universell utforming skal legges til grunn ved nybygging og ombygging. På nettet av de viktige gangaksene i sentrumskjernen bør det innenfor rimelig tid være tilrettelagt for rullestolbrukere og svaksynte. Fokus bør rettes mot terskler, kryssingslengder, hindringer på fortau, siktlinjer og taktile hjelpelinjer og ikke minst, drift og vedlikehold.

Mange kryssingspunkter i Halden sentrum er sikret og utbedret gjennom 30 km/t fartsgrense, opphøyde gangfelt og taktil oppmerking allerede. Kryssinger og holdeplasser bør fortsatt vies særlig oppmerksomhet. Det er viktig at de gåendes plass synliggjøres i bybildet. Det foreslås som standard at det etableres fotgjengerfelt i alle kryss hvor trafikkmengden er så stor at dette er nødvendig. Selv om fotgjengerfelt først og fremst er et fremkommelighetstiltak, og ikke et trafiksikkerhetstiltak, mener vi at dette vil være et viktig moment i å legge forholdene bedre til rette. I tillegg er innsnevring av utflytende kryss et viktig tiltak for å bedre forholdene for gående. Korte kryssingslengder gir bedre sikkerhet.

For alle gående vil en gjennomgang og forbedring av dekket på gangarealene, standard og bredder på fortauene være med å heve attraktiviteten for denne gruppen. En gjennomgang og forbedring av gatebelysningen vil også kunne gjøre det mer trygt og attraktivt for de gående. Bussholdeplassen ved Busterudparken er et eksempel på et sted som nylig har fått forbedret belysning.

Et annet tiltak som kan gi de gående bedre forhold er å skille de gående fra syklistene. Planen foreslår redusert hastighet, skilting og markering av sykkeltraséer, samt noen egne anlegg for syklende. Dette vil trolig føre til at syklende i mindre grad vil benytte fortau og fellesarealer hvor det er mange fotgjengere og mye opphold.

Det grønne preget langs Tista foreslås forsterket i tråd med gjeldende reguleringsplaner og føringer i sentrumsplanen. Det vil si ved fjerning av grå arealer med parkering tidligere i Strandparken og under bybrua, samt økt beplantning på Fisketorget og ved Tistas munning. Dette vil gjøre gangtraséene hyggeligere. Se mer om dette i kapittel 6.12.

Som nevnt innledningsvis skal man i prinsippet kunne gå overalt i byen. I tillegg til det prioriterte gangnettet og fortauene i alle gater er smett og snarveier viktige bidrag til et velfungerende gangnett i sentrum. Eksempler på dette er sti fra Fjellstua over Micheletfjellet, sti og trapper mellom Hovsveien og Knardalsbakken/Skippergata og Rødsbergstien fra Rødsberg plass til Rødsveien. Slike snarveier er viktige å bevare, utbedre og skilte for å lette ferdselen til fots i byen.

Området Tista Senter/Høvleriet har også potensial for forbedring mht. gangvennlig. Dette er private arealer. I notat om gangnett er det vist idéer som det kan skjeles til ved videre utvikling av områdene (11). Notatet finner du som [Vedlegg N3](#).

6.4 Sykkel

For å innfri målet om å øke sykkelandelen er det viktig å bygge sammenhengende, enhetlige og gode løsninger for de syklende over lengre strekninger. Etablering av sykkelparkering og god drift og vedlikehold av sykkelanleggene gjennom hele året kan også bidra til at flere velger sykkel som transportmiddel.

Sykkelinfrastrukturen skal tilrettelegge for at alle skal kunne komme seg fra A til B med sykkel. Unge, gamle, de som er veltrente og skal fort frem og de som sykler uten hastverk. De ulike syklisttypene har ulike krav til sykkelinfrastrukturen. Hovedmålet (fokuset) i denne planen er å få flere av dem som ikke sykler i dag til å begynne å sykle. For å oppnå dette må tilbudet være av en slik standard at man både er sikker og føler seg trygg som syklist.

Gatebruksplanen peker ut et hovednett for sykkel i og gjennom sentrum samt et sekundært sykkelveinett som til sammen danner 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. Traséene er basert på tidligere utredninger i Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Halden, vedtatt 18.05.2017, samt Mobilitetskartlegging for Halden 2021.

Skal man få flere over på sykkel må det i tillegg jobbes for å lage gode løsninger fra boligområdene rundt sentrumskjernen inn til bygryta. Ulike motivasjons- og stimulerings tiltak kan også ha effekt. Gatebruksplanen tar ikke for seg dette.

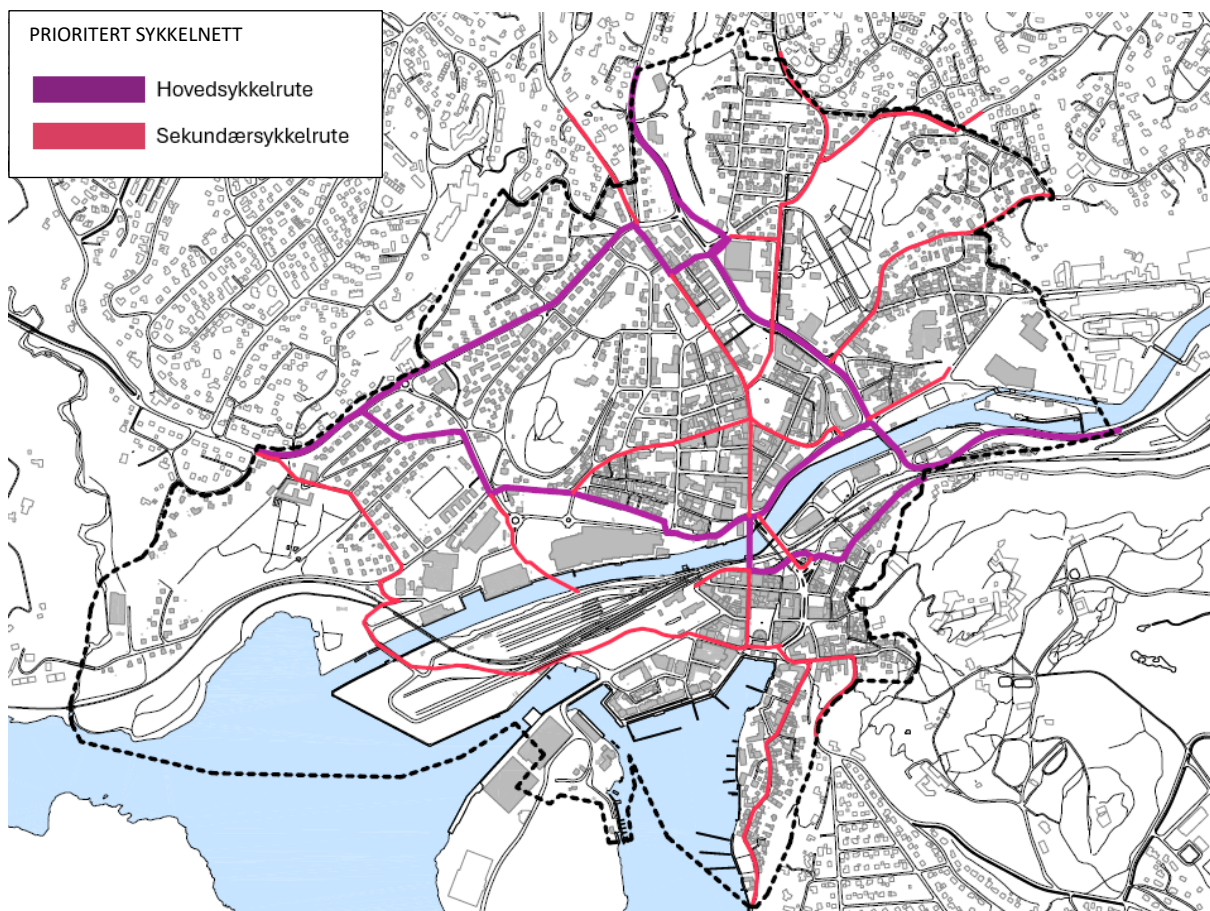


FIG. 14 PRIORITERT SYKKELNETT

FOR STØRRE KART SE [VEDLEGG K3](#)

Innenfor området for gatebruksplanen er hovedløsningen for sykkel i dag at man sykler i kjørebanelen sammen med bilene eller på fortau og i gågate sammen med fotgjengerne. Enkelte strekninger har også gang-/sykkelvei der man sykler sammen med fotgjengerne. Vegvesenet jobber med byggeplaner for sykkelvei med fortau langs Marcus Thranes gate.

For å få anlegg som vil oppleves attraktive og trygge for syklistene, må det nybygging og ombygging til på noen strekninger. Det foreslås noen nye større anlegg på hovednettet for sykkel. På sekundærnettet foreslås også flere tiltak, men i en enklere form. Reduksjon i hastighet på biltrafikken er et viktig tiltak som er foreslått for å gjøre byen mer attraktiv for syklistene.

6.4.1 Hovednett for sykkel

Et hovednett for sykkeltrafikken skal binde sammen de ulike delene av byen og viktige målpunkt. Hovednettet er primært ment for hurtig og direkte sykling og må kunne avvike en stor andel sykkeltrafikk. Det foreslåtte hovednettet i Halden sentrum har en maskevidde på pluss/minus 500 m og følger hovedveiene (i hovedsak fylkesveier). Pga. mye biltrafikk er det behov for anlegg som separerer bil og sykkel langs disse.

Plan for Hovednett for sykkeltrafikk i Halden redegjør for aktuelle løsninger på de ulike strekningene.

Lenke: [Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Halden](#)

Det har foreløpig vist seg vanskelig å realisere et separat sykkelanlegg fra rundkjøringen i Haakon VII's gate til Wiels plass. På grunn av plassmangel er det ikke mulig å få til et separat sykkelanlegg mellom Wiels plass og Oscars gate langs Bakbanken, også der er trafikkmengden stor. Det betyr at på denne

stekningen må syklistene enten sykle i veibanen eller sykle på de gåendes premisser på fortau. Mellom Oscars gate og gangbrua planlegges det for innsnevring av gata, treplanting og utvidelse av fortauene for å få ned farten og gjøre det tryggere for syklistar å benytte veibanen. Sykkelmerker i veibanen vil bli vurdert. Bredere fortau vil også gjøre det enklere å benytte disse for syklistar, da i gangfart.



FIG. 15 FORSLAG TIL LØSNING MELLOM FISKETORGET OG GANGBRUA, SMALERE GATE, BENKER OG BEPLANTNING

Som erstatning for en mangelfull løsning langs fv. 220 er Repslagergata og Jacob Blochs gate, mellom Rødsberg plass og Haakon VII's gate, lagt inn som en ny trygg tverrgående sykkelakse i byen (sekundær sykkelvei). Lengdemessig er strekningene tilnærmet like. Tiltaket vil også binde Rødsberg plass og Tistasenteret bedre til gang- og sykkelveisystemet i gågata. Les mer om dette i neste kapittel.

6.4.2 Sekundærnett for sykkel

I tillegg til hovednettet definerer planen et noe mer finmasket sykkelveinett. Dette nettet vil fungere som adkomst til hovednettet, men også som et alternativ for syklistar som ikke nødvendigvis har som mål å komme seg raskest mulig fram, men ønsker en annen opplevelse ved sykling i et mindre trafikkert og hyggeligere miljø. Valg av trasé henger selvsagt også sammen med målpunkt for turen. Sekundærnettet følger stort sett dagens gater eller gang- og sykkelveier. Biltrafikken i disse gatene er i hovedsak liten og hastigheten lav.

For å gjøre det lokale sykkelveinettet mer attraktivt trengs det utbedringer. Tiltak er i hovedsak bedre skilting, oppmerking og fornying av dekke.

Gågata (Storgata) vil være en naturlig trasé å benytte for mange syklistar. Storgata har en rekke målpunkter, og er den mest direkte ruta til krysningspunktet over Tista på Wiels plass. Selv om det ikke er ideelt å legge en sykkeltrasé gjennom en gågate anbefales det ikke å anlegge separat løsning for syklistar her. Syklistar skal sikres tilgjengelighet og fremkommelighet i sentrumsområder, men syklistar må også påregne å ta hensyn til gående i gater med begrenset tverrsnitt. I denne delen av byen må syklistene opptre på de gående og bylivets premisser.

Mellom Rødsberg plass og Haakon VII's vei inngår Repslagergata og Jacob Blochs gate som en tverrgående sykkeltrasé i byen. Gatene har begrenset trafikk og det foreslås sykling i blandet trafikk. Beskrivelse av tiltak på denne strekningen finner du i sykkelnotatet, se vedlegg N 4.

Prioritert sykkelrute fra boligområdene i syd (Hov og Sørhalden) følger i tråd med prosjekt for Torget/Olav Vs gate Tollbugata fra Festningsgata og så Storgata videre nordover til gangbrua. Det er planlagt for sykling i blandet trafikk både i Tollbugata og Storgata. I Storgata vil farten måtte tilpasses de gående. Når Olav Vs gate bygges om fra vei til gate og farten reduseres vil dette trolig også være en attraktiv trasé for mindre trygghetssøkende syklist.

Ny gangbru over Tista ved Tista senter vil være mulig å benytte med sykkel. Derfra planlegges det for adkomst til både pendler-sykkelparkering og perronger.

Det skal tillates sykling mot enveiskjøring i alle kommunale gater som oppfyller kravene i håndbok N100-Veg og gateutforming. I enkelte gater kan det være aktuelt å fjerne noe kantparkering for å få mer trafiksikre løsninger for syklist.

Anbefalte tiltak for gatene som inngår i gatebruksplanen er beskrevet i notat om sykkelnett. Det finner du som [Vedlegg N4](#).

6.4.3 Sykkelparkering

Med sykkelparkering i denne sammenheng menes offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel.

Det må legges godt til rette for sykkelparkering dersom man skal øke antallet syklist. Dette betyr lokalisering av sykkelstativer i nær tilknytning til sykkeltraséene og nærmest mulig viktige målpunkt. De fleste syklist ønsker å parkere sykkelen sin nærmest mulig det stedet de skal til. I planforslaget er det derfor lagt inn flere små parkeringsplasser i sentrumsgatene framfor få og store.

Plassene må ha stativer hvor det er enkelt å få låst fast ramma for mange ulike typer sykler. Det skal benyttes stativer som har tilsvarende funksjon som A stativer (se fig. 18 på neste side). Flere steder bør det også etableres stativer med tak. I notat om sykkelparkering, [Vedlegg N5](#), finner du en nærmere oversikt over dette, dagens situasjon og bakgrunn og begrunnelse for løsningene som foreslås.

Ved de største målpunktene, som eksempelvis ved jernbanen, vil det være behov for større parkeringsanlegg med høyere standard. Det bør anlegges sykkelparkering med mulighet for innlåsing av sykler med låsbare skap for hjelm, batteri etc. Dette er nå i ferd med å realiseres i eget bygg på jernbanestasjonen. Dette innarbeides også i plan for stasjonsområdet/ Nyhavn.

Da mange ikke har mulighet for sikker parkering av sykkel på jobb er det også behov for et særlig trygt alternativ på nordsiden av byen. Det er imidlertid knyttet noe usikkerhet til om folk vil ta i bruk et anlegg som ikke nødvendigvis blir liggende nær egen arbeidsplass. Området ved Bikkjetorget kan være en egnet lokalisering, i bygning eller sykkelboks. Det har ikke vært jobbet for å finne en konkret plassering til nå i eksisterende bygningsmasse. Ved etablering av parkeringshus ved St. Joseph kan dette være et alternativ, selv om Bikkjetorget ansees å ha en mer sentral og bedre beliggenhet. Dette må det sees nærmere på.

Servicepunkt med verktøy og pumpe finnes ved Os skole i dag. Tilsvarende foreslås etablert på torget, i Peder Ankers gate, Bikkjetorget og Johan Stangs plass.

Figuren under viser ønsket samlet parkeringstilbud, med plasser både på kommunal og privat grunn. Fordelingen vil gi et langt bedre tilbud enn i dag både i forhold til forretninger, spisesteder og underholdningstilbud, holdeplasser, forsamlingslokaler, idretts- og rekreasjonsarealer. Kommunen har i utgangspunktet ansvar for sykkelparkering på kommunale områder, mens private næringsdrivende og andre offentlige virksomheter oppfordres til å følge opp med forbedring av tilbudet til sine kunder, brukere og ansatte.

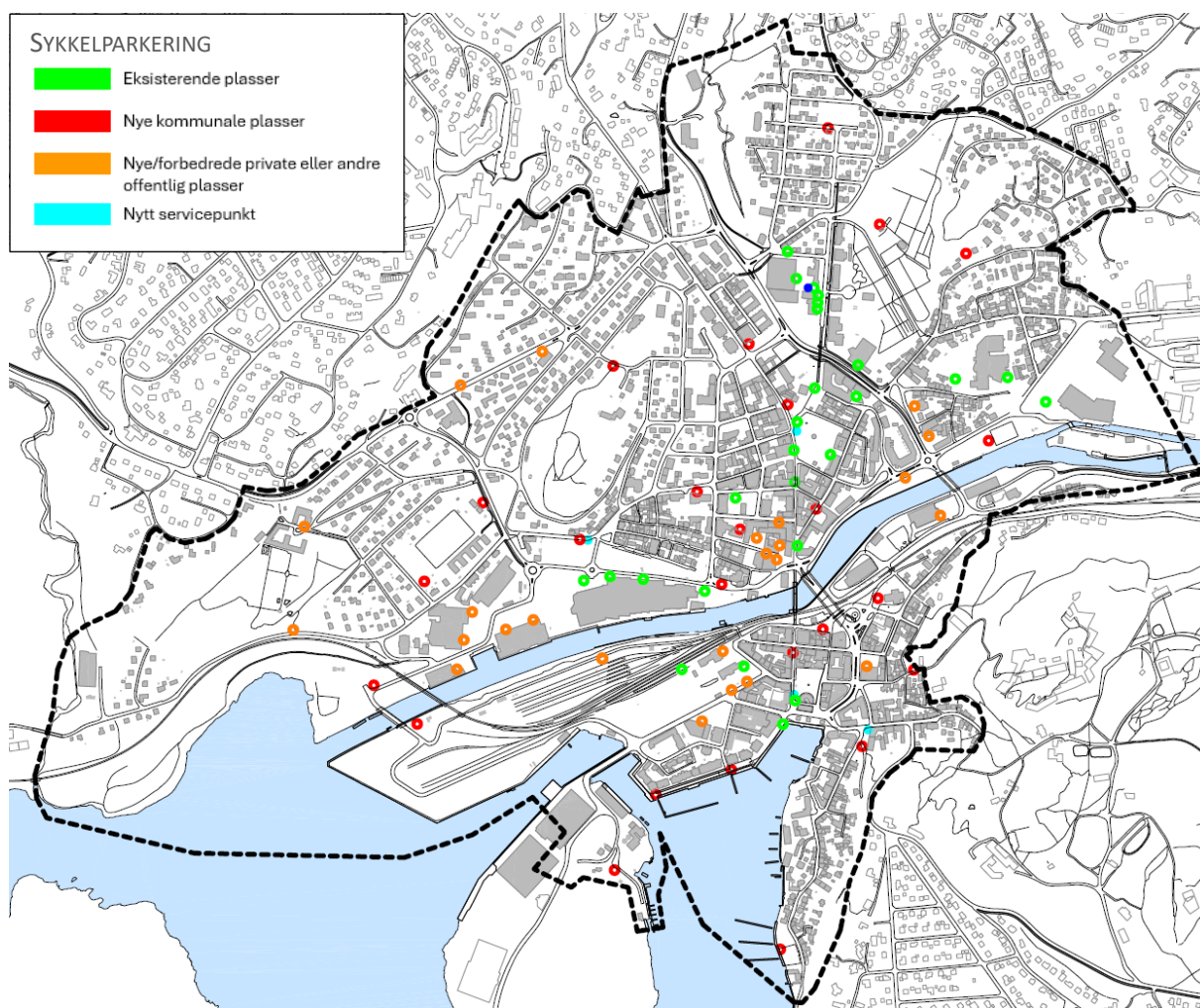


FIG. 16 FORSLAG TIL SAMLET OFFENTLIG TILGJENGELIG SYKKELPARKERINGSTILBUD. FOR STØRRE KART SE [VEDLEGG K4](#)



FIG. 18 SERVICEPUNKT PÅ OS SKOLE

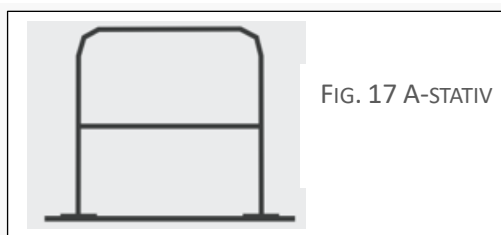


FIG. 19 SYKKELSKAP I TRONDHEIM Foto: Alejandra Madero Perez

6.5 Buss

Skal bussen bli en mer attraktiv transportform i Halden er det flere forhold som bør forbedres. Økte frekvenser, flere og mer direkte ruter og lavere satser er eksempler på dette. Flere av disse temaene kan ikke løses gjennom gatebruksplanen og må jobbes for gjennom andre prosesser. Planen kan imidlertid legge fysisk til rette for at bussen blir mer attraktiv ved å prioritere sentrale stoppesteder med god kvalitet og enkel overgang til andre transportformer.

Figur 20 på neste side viser anbefalte fremtidige 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 viktig å for å opprettholde aktivitet i dette området 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. Gatebruksplanen følger opp dette. 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. Dette fordi gatedekket i Borgergata ikke tåler belastningen av bussene.

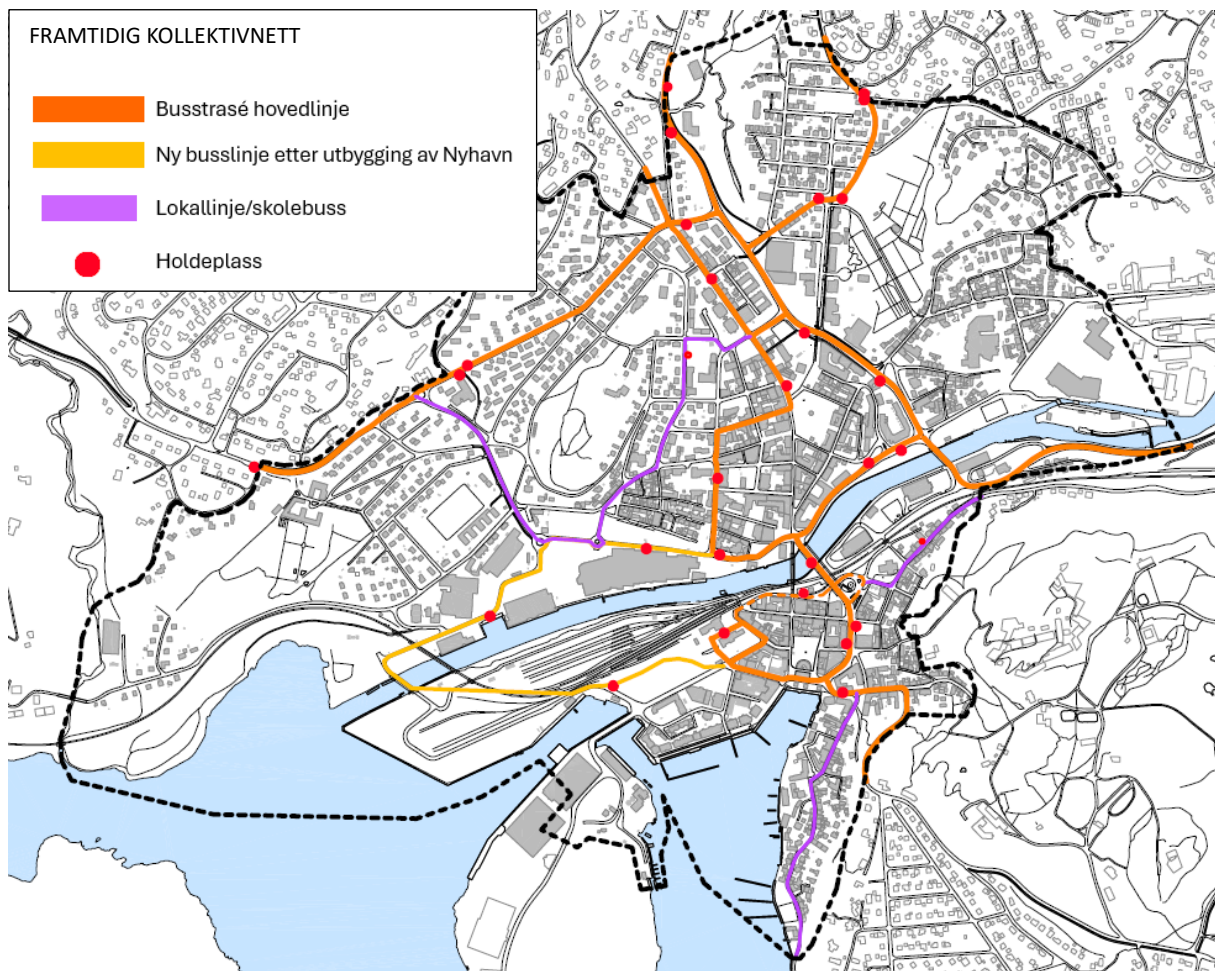


FIG. 20 ANBEFALT FRAMTIDIG BUSSNETT MED HOLDEPLASSER. TRASÉEN I KIRKEGATA (STIPLET LINJE) ER MIDLERTIDIG TRASÉ TIL BUSSEN KAN FLYTTES TIL OLAV VS GATE. FOR STØRRE KART SE [VEDLEGG K6](#)

Når Nyhavn utvikles vil det også være ønskelig med en rute vestover fra jernbanetorget, over nedstøms bru og Walkers gate forbi Tista senter. Det er allerede forberedt for dette ved regulert busstopp mellom Spenst og Expert (Walkers gate 8B og 10C). Her er kantstopp også en aktuell løsning. Det foreslås i tillegg kantstopp i Walkers gate ved inngangen til H&M midt på Tista senter.

Bussholdeplassen i krysset Haakon VII's gate/Garvergata har en uheldig plassering mht. trafiksikkerhet. Denne foreslås flyttet noe lenger syd. Kantstopp kan være et alternativ der.

Flere holdeplasser i sentrumsområdet har behov for oppgradering. I utgangspunktet bør alle holdeplasser etableres med tak, benk, god belysning og universell utforming samt sykkelparkering og sanntidsskilt.

6.6 Personbil

Kommunedelplan for sentrum ligger i hovedsak til grunn for definering av hovednettet for personbil.

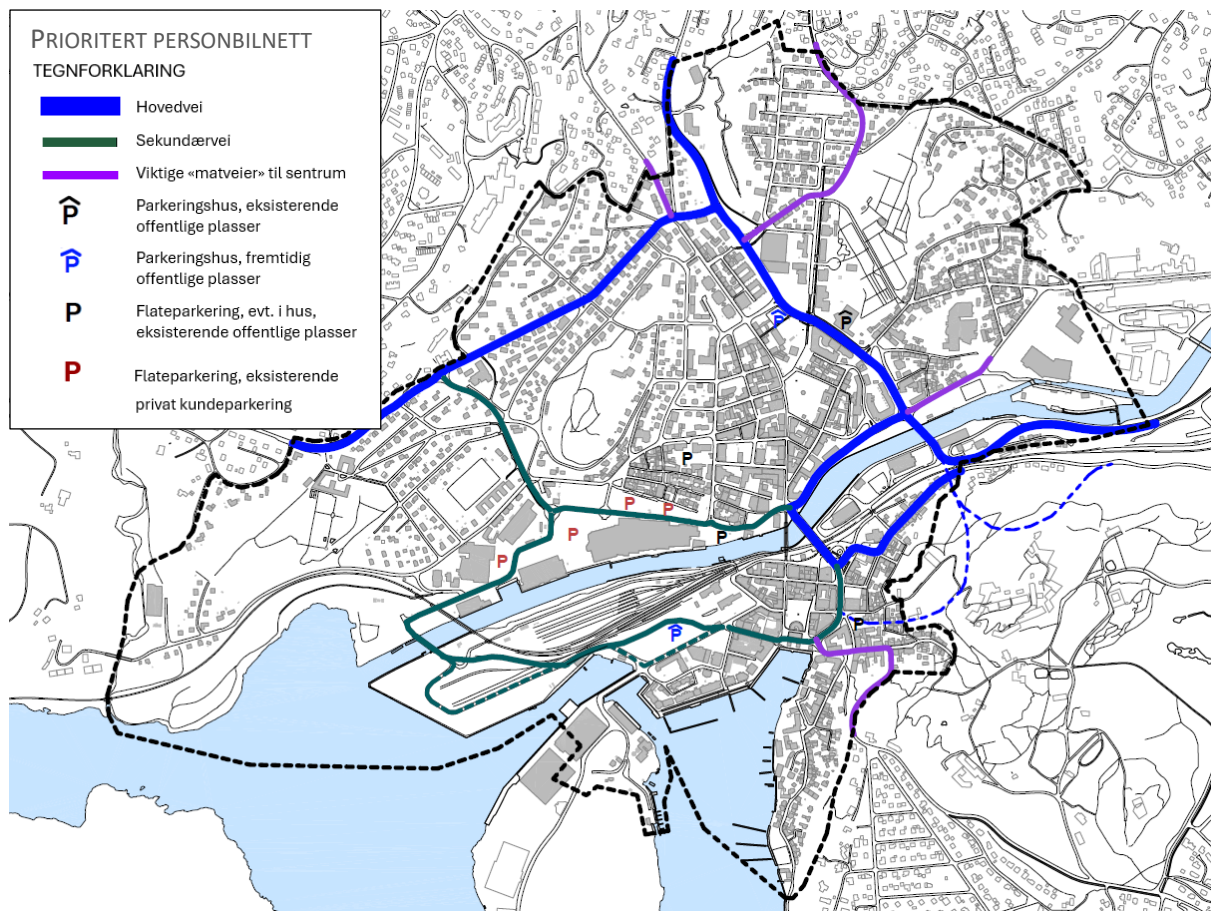


FIG. 21 PRIORITERT PERSONBILNETT. STIPEDE LINJER ER TUNNELLØSNINGER OG DAGENS «MIDLERTIDIGE» TRASÉ OVER MØLEN/NYHAVN. KUN OFFENTLIGE TILGJENGELIGE PARKERINGSAREALER AV EN VISS STØRRELSE ER MARKERT I KARTET. FOR STØRRE KART SE [VEDLEGG K5](#)

Det legges ikke opp til endringer i fylkesvegnett, men det er fortsatt ønskelig med tunnelloesninger for fv. 220 Iddeveien fra Møllergata/Grønland og opp forbi bebyggelsen i Elvegata, og med en gren mot Kvikkeplassen. Dette vil avlaste Torgny Segersteds gate/Wiels plass/Bybrua/Olav Vs gate/Elvegata betydelig og gi langt bedre forhold for beboere, øvrig byliv og sykkelloesninger. Mulighet for etablering av parkeringsanlegg i forbindelse med disse bør utredes nærmere.

I sentrumsplanen er det beskrevet at med etablering av tunneler og vei over Mølen, vil det kunne bli «mulig å gjøre tiltak for å kunne fjerne dagens motorveibru over Tista elva. Dette vil frigjøre Wiels plass for det vesentligste av biltrafikken og en kan vinne tilbake den historiske plassen ved nordsidens brohode. På sydsiden vil en kunne gjenskape kirkeplassen og få tilbake de siktlinjene som Immanuelskirken fortjener mot elven». Det er lite som tyder på at det er realistisk å kunne gjennomføre dette i overskuelig fremtid. Men forslaget til Gatebruksplan legger heller ikke opp til tiltak som vanskeliggjør et slikt mål. Det er heller ikke sikkert man skal fjerne bybrua helt i en fremtidig situasjon. Tunnel-løsningene forventes uansett å gi en betydelig redusert trafikkmengde langs Tista og over Wiels plass, og vil kunne bedre forholdene for gående og syklende på strekningen mellom Grønland og Tista senter og over Wiels plass betydelig.



FIG. 22

DAGENS SITUASJON
PÅ WIELS PLASS

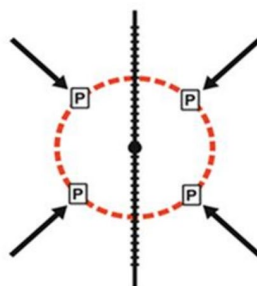


FIG. 23 SLIK KAN DET BLI PÅ WIELS PLASS

ILL.: MAD

Traséen mellom Haakon VII's vei og Walkersgate gjennom Vognmakergata, Oscars gate og Repslagergata defineres, i motsetning til i sentrumsplanen, kun som ordinære sentrumsgater.

Hovedveinettet korresponderer godt med dagens og fremtidige parkeringshus og store parkeringsarealer. Det vil være enkelt å sette fra seg bilen og fortsette inn i sentrum til fots.



FIGUR 24

HENTET FRA REGIONAL PLAN FOR
HANDEL, SERVICE OG SENTERSTRUKTUR,
ÅKERSHUS FYLKESKOMMUNE

For å bedre forholdene for gående og syklende og kollektivtrafikken foreslås følgende endringer i kjøremønstre (se også fig. 25 under):

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). Dette er allerede skiltet. Sykling skal tillates mot kjøreretning.
5	Storgata	Stenging for personbil mellom Kirkegata og Borgergata (trafiksikkerhet, gangakse). Stenging av Storgata for personbil helt ned til Tollbugata vil bli vurdert på sikt i forbindelse med gjennomføring av Torgprosjektet. Kjøring til eiendommene opprettholdes.
6	Kirkegata	Enveiskjøring i Kirkegata fra Storgata til Borgergata. Sykling tillates mot kjøreretning. Dette vil bedre forholdene for syklende og vil kunne gi mulighet for å øke bredden på fortauet mot jernbanestasjonen. 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.

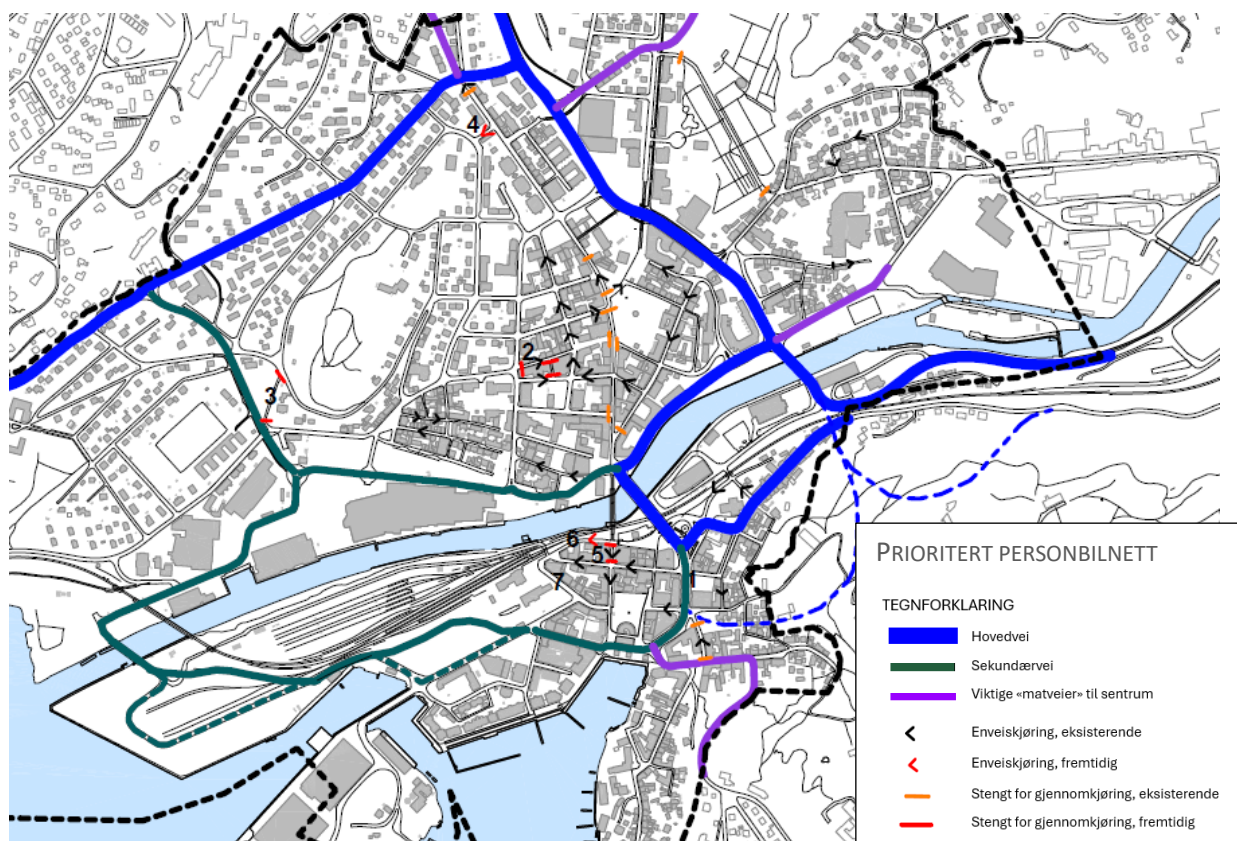


FIG. 25 ENDRINGER I KJØREMØNSTER. NUMMERNE REFERERER TIL BESKRIVELSER I TABELLEN OVER.

Andre tiltak som foreslås i gatenettet er bl.a. :

Sted	Kommentar
Olav Vs gate	Reduseres til 2 felt i tråd med «Torgprosjektet». Langsgående parkering (se kap. 6.11.1), treplanting.
Kongens brygge	Innsnevring av gate og utvidelse av fortau i tråd med «Torgprosjektet»
Repslagersgata og Rødsberg plass	Smale inn gate, møteplass på Rødsberg plass, treplanting, fjerne noe parkering (se kap. 6.4.2), fartsdempende tiltak mellom skateparken og ballbingen
Tordenskiolds gate	Gatetun/utvidelse av fortau i gatas østre deler. Fjerne noe gateparkering. Bedre sammenheng mellom kulturkvartalet og Storgata (se kap. 6.3)
Teatergata, Tordenskiolds gate og Sven Elvestads plass	Opparbeides i tråd med intensjoner i tidligere foreslåtte prosjekt for Lise Amundsen skulpturpark (se kap. 6.11.1)
Bakbanken ved Bankplassen	Smale inn gate, møteplass og grønne elementer (se kap. 6.4.1)
Kristian Augusts gate	Opparbeide gatetun i gatas østre del i tråd med gjeldende regulering
Tollbugata	Innsnevring av kjørebredde mellom Storgata og Jernbanegata, lommer for varelevering/buss etc. langs kultursalen, rausere fortau ved adkomsten til kultursalen.
Generelt – innsnevring av utflytende kryss	Eksempler på kryss: Karl Johans gate/Kristian Augusts gate, Olav Vs gate/Festningsgata, Tollbugata/Jernbanegata

Mer bakgrunnsmateriale og beskrivelser finner du i [Vedlegg N6](#).

6.7 Taxi

Drosjene er en fleksibel del av kollektivtilbudet. I tillegg til ordinære oppdrag kjører Halden taxi på oppdrag for kommunen, fylkeskommunen og sykehuset. Det er alltid elever som må skysses til og fra skole i drosje samt pasientkjøring.

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. Plassen ved Tista senter er privat. Alle plassene beholdes.

Holdeplassen på jernbanetorget har en gunstig plassering. Med gateterminal for busser ved jernbanestasjonen får man en samlokalisering av tog, buss og drosje. Dette gir mulighet for samarbeid om et felles servicebygg.

Det skisserte torgprosjektet viser ikke taxi på torget. Dette er imidlertid en mye benyttet og godt innarbeidet plass som Halden taxi ønsker å beholde. Det er kort vei til en mengde spisesteder, Brygga kultursal etc. Taxiholdeplass på torget er derfor foreslått innarbeidet i planen for torget.

6.8 Varelevering

Det er fire skiltede soner for varelevering innenfor det kommunale gatenettet i sentrumsområdet. Ved varelevering er det også tillatt å stå på soner med parkering forbudt, og det tillates å stå på kommunale avgiftsplasser uten å betale. I gågata er det tillatt med varetransport mellom kl. 18 og 10. Dette foreslås opprettholdt.

De foreslåtte løsninger skaper ingen endringer i fremkommelighet for varetransport. Fjerning av noe gateparkering kan gjøre det enklere framkommelig. Mer info finnes i [Vedlegg N10](#).

6.9 Utrykning – ambulanse, politi og brann

Blålysetatene beskriver at dagens gateutforming og trafikksituasjon i Halden sentrum i hovedsak fungerer tilfredsstillende i forhold til utrykninger. Farten tilpasses gatedekkenes kvalitet og eventuelle fartsdumper, men det kan være enkelte utfordringer knyttet til dårlig satt gatestein og dumper.

Politistasjonen er flyttet til Sykehusgata og ambulansestasjonen skal flyttes til Dyrendalsveien. Planforslaget vil i liten grad føre til endringer i kjøremønster for utrykningskjøretøy i sentrum.

6.10 Personbilkparkeri

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.

Selv om satsingen på boligbygging i bysentrum innebærer at nye innbyggere bosetter seg i kort gåavstand til sentrum, vil en betydelig del av innbyggerne fortsatt bo utenfor bysentrum. Eksterne kjøpesenter og handelsområder konkurrerer med sentrum, og et viktig konkurransefortrinn for de eksterne handelsområdene er god tilgang på gratis parkering.

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.

Dagens parkeringsplasser i Halden sentrum

Det finnes omkring 3500 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Halden sentrum, inkludert private kundeparkeringsplasser. Drøyt 1800 av disse er kommunalt eid. I tillegg til disse parkeringsplassene, finnes det om lag 1200 reserverte plasser knyttet til arbeidsplasser (både privat og offentlig ansattparkering) og i tillegg private boligparkeringsplasser. Mange private gårdsrom brukes til parkering. Figur 27 på neste side viser det totale parkeringstilbudet i sentrumsområdet.

Parkeringsbelegg

Halden sentrum har i dag et parkeringsbelegg på de kommunale offentlige tilgjengelige parkeringsplasser på omkring 50 %. Dvs. at halvparten av disse plassene 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.

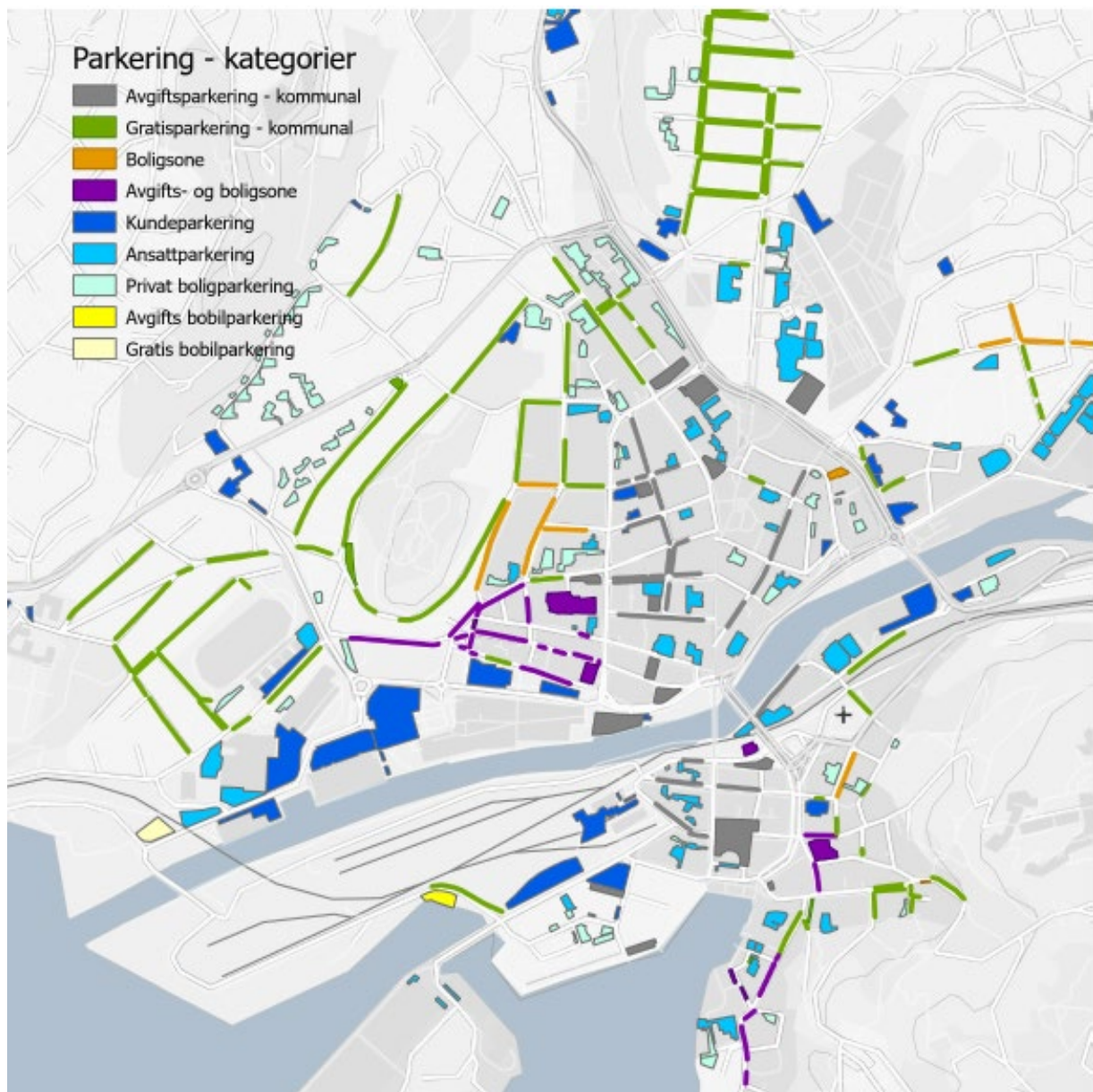


FIG. 26 DAGENS PARKERINGSTILBUD I SENTRUMSOMRÅDET. AV PRIVATE BOLIGPARKERINGER ER BARE Plasser over en viss størrelse markert

Parkering i henhold til sentrumsplanen og plan for gatenett og gatebruk

Sentrumsplanen legger opp til mer bolig- og næringsbebyggelse og grønnstruktur i sentrumsområdet. Dette vil medføre en reduksjon av antallet offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum.

Figur 28 på neste side viser en oversikt over dagens parkeringsplasser og hva som vil være igjen dersom alle planer/tiltak i sentrumsplanen og gatebruksplanen blir gjennomført.

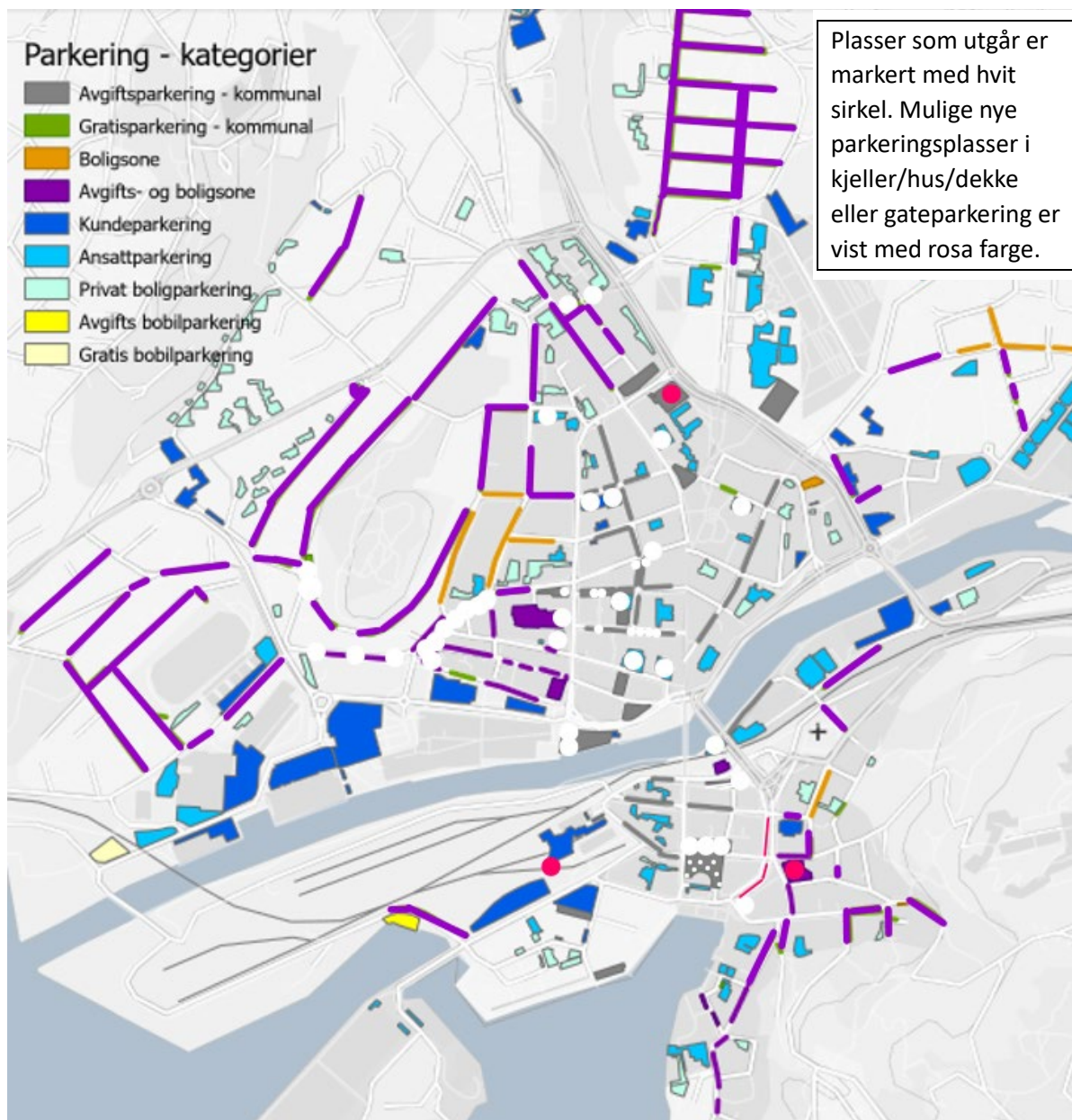


FIG. 27 ENDRINGER I PARKERING I SENTRUMSOMRÅDET. FIGUREN VISER ENDRINGER BÅDE I OFFENTLIG TILGJENGELIGE Plasser OG ENDRINGER I Plasser som I DAG ER RESERVET/UTLEID I HOVEDSAK TIL ANSATTPARKERING (BÅDE OFFENTLIG OG PRIVATE Plasser). ALLE KOMMUNALE GRATISPLASSER FORESLÅS OMGJORT TIL BOLIGSONE OG/ELLER AVGIFTSSONE. FOR ENKELHETS SKYLD ER ALLE MARKERT SOM BOLIGSONE/AVGIFT NÅ. ENDRINGER I NYHAVN-OMRÅDET ER IKKE MARKERT UTOVER NYTT ANLEGG I HUS ELLER KJELLER OG GRATIS PLASSER OMGJORT TIL AVGIFT. FIGUREN GIR ET OVERORDNET BILDE. DETALJPROSJEKTERING I FORBINDELSE MED GJENNOMFØRING KAN VISE BEHOV FOR ENDRINGER.

I henhold til sentrumsplanen og utviklingsprosjektet for Torget som er vedtatt innlemmet i gatebruksplanen, vil det innenfor sentrumsområdet bli til sammen om lag 180 færre offentlig tilgjengelige parkeringsplasser (sum kommunale og private plasser). Tabellen på neste side gir en oversikt over disse plassene. Ca. 30 av plassene erstattes som gateparkering i Olav Vs gate, jf. torgprosjektet (se også kap. 6.11.1).

Forslagene i gatebruksplanen vil i tillegg medføre at flere offentlig tilgjengelige parkeringsplasser forsvinner. Dette utgjør i størrelsesorden 110 plasser. Tabellen på neste side gir også oversikt over

disse stedene. Gatebruksplanen har ikke gått detaljert inn i alle gater og plasser og detaljprosjektering i forbindelse med gjennomføring kan vise behov for endringer.

TABELL - OVERSIKT OVER OFFENTLIG TILGENGELIGE PLASSE SOM FJERNES IHT. SENTRUMSPLANEN OG FORSLAG I GATEBRUKSPLANEN:

	Gatenavn	Antall	Begrunnelse	Kommentar
Iht. Sentrumsplanen og vedtak i HTEK	Torget	103	Byliv	Torgprosjektet gjennomføres med en fleksibel løsning der torget helt eller delvis avsperreres for parkering i perioder med aktivt byliv. 103 plasser er når hele torget er i bruk til byliv.
	Ved Rødsfjellet	22	Grønnstruktur	
	Ved Verven	24	Grønnstruktur, badepark	
	P-plass i krysset Violgata /Kristian Augusts gate	21	Utbyggingsformål	
	Bak Moderne Markiser	7	Grønnstruktur	
	Sum	177		
Forslag i Gatebruksplanen	Kulturkvartalet	15	Byliv, gangakse	Herav 3 plasser i Tordenskjolds gate og 12 i Teatergata
	Tordenskjolds gate	8	Byliv, gangakse	
	Rødsberg plass – Repslagergata – Violgata	12	Sykkeltiltak, byliv, utvidelse av fortau	
	Krysset Violgata/Repslagergata	4	Sykkeltiltak	
	Vidar Parmers plass	6	Byliv	Kommunal del av plassen har ca. 13 plasser, dvs. 7 gjenstår.
	Hannibal Sehesteds gate	7	Gang- og sykkeltiltak	Mellom gangbrua og Busterudgata. Gjennomført i 2025.
	Høljen	13	Gangtiltak	
	Kirkegata	6	Byliv, trafiksikkerhet	
	Peder Ankers gate (Rødsveien – Rødsberg plass)	10	Gang- og sykkeltiltak	Forskjønnelse, fartsdemping
	Krysset Festningsgata-Olav Vs gate	5	Byliv, gange	Trafiksikkerhet
	Fisketorget	24	Utbyggingsformål i sentrumsplan, gatetun m mulighet for parkering i reguleringsplan	
	Sum	110		
	Totalt	287		

I tillegg til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser er det en del områder som i dag er reservert for ansattparkering, både private og offentlige, som er avsatt til utbygging eller grønt formål i sentrumsplanen og foreslås opparbeidet i tråd med planene. Gatebruksplanen foreslår noen ytterligere tiltak som fører til reduksjon i antallet parkeringsplasser. Tabellen på neste side gir en oversikt over plassene. Dette utgjør til sammen ca. 150 plasser.

	Gatenavn	Antall	Begrunnelse	Kommentar
Iht. Sentrumsplanen	Under Bybrua	15	Grønnstruktur	
	Busterudparken	21	Grønnstruktur	Privat, dette vil kreve innløsning.
	Rådhuskvartalet	30	Utbyggingsformål	Reguleringsarbeid pågår, tallet er om ingen av plassene erstattes.
	Teatergata 2	30	Utbyggingsformål	Privat, tallet er om ingen av plassene erstattes
	Kommunelegekontoret (Jacob Block gate 5)	(25)	Utbyggingsformål	Nå privat, plassene har i stor grad betjent aktiviteten innenfor området.
	Busterudgata 3	15	Utbyggingsformål	Innfilltomt ved St. Joseph
	Sum	111		(Uten Jacob Blochs gate 5)
Forslag i Gatebruksplanen	Rødsberg	30	Skolegård eller annet aktuelt formål	
	Repslagergata 2	5	Sykkeltiltak	Reserverte plasser på kommunal gategrunn
	Sum	35		
	Totalt	146		(Uten Jacob Blochs gate 5)

TABELL - OVERSIKT OVER ANSATTPARKERINGER SOM VIL BLI ERSTATTET MED ANNEN AREALBRUK SOM FØLGE AV FORSLAG I SENTRUMSPLANEN OG GATEBRUKSPLANEN

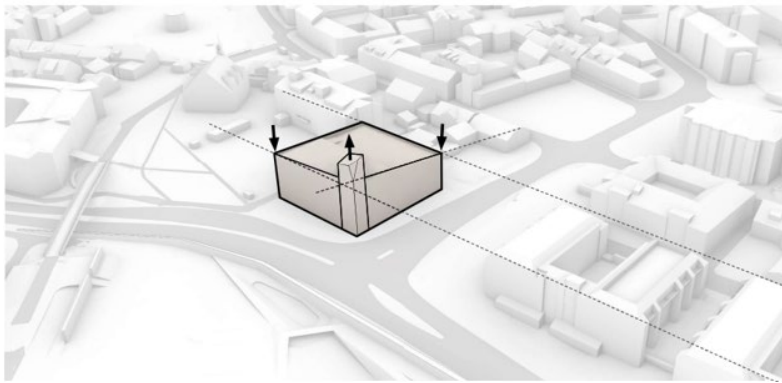
I tillegg til disse plassene er det tillatt midlertidig utleieparkering (privat) ved Grønland 4B. Det samme er opparbeidet på «Essotomta» (47 offentlig tilgjengelige plasser) og på havna leier Norsk Nukleær Dekomisjonering et areal for sine ansatte.

Det forventes at de nye utviklingsområdene dekker egne parkeringsbehov i tråd med sentrumplanens føringer. Det vil likevel kunne føre til en nedgang i totale tilgjengelige parkeringsplasser i byen.

NYE ANLEGG I GATEBRUKSPLANEN

Som erstatning for de offentlige tilgjengelige plassene som i henhold til sentrumsplanen og gatebruksplanen over tid vil bli borte fra sentrum, foreslås følgende nye anlegg:

- Olav Vs gate – ca. 35 gateparkeringsplasser i tråd med Torgprosjektet
- Kvikkeplassen
Som erstatning for plasser som fjernes på torget foreslås å bygge lokk over Kvikkeplassen. Dette vil gi i størrelsesorden 35 nye plasser, og bør være en konstruksjon som enkelt lar seg fjerne dersom tunnel gjennom festningsfjellet kommer på plass.
- Nytt parkeringshus ved St. Josephs Hospital
Dette parkeringshuset er allerede regulert. Området er i dag en parkeringsplass med 39 P-plasser og 8 lade plasser. Det er rom for etablering av ca. 110 plasser i tillegg til dette, til sammen 160 plasser. Se også fig. 28 på neste side.



P-hus / JAJA Architects / København

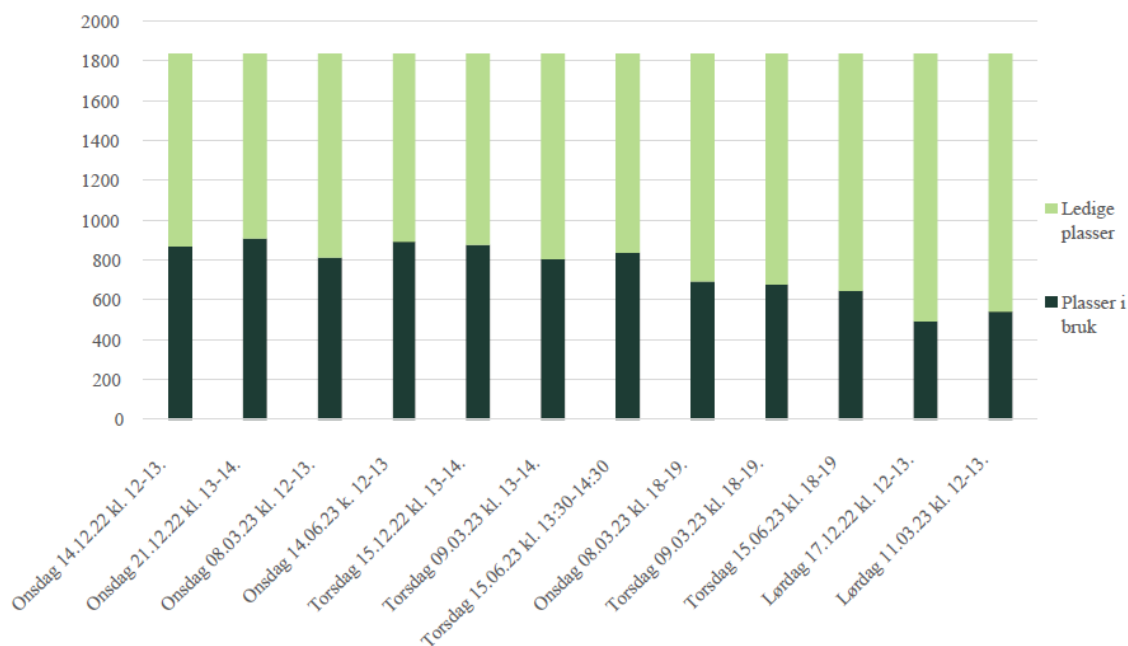
FIG. 28 EKSEMPEL PÅ NYTT PARKERINGSKUS VED ST. JOSEPHS HOSPITAL, ILLUSTRASJONER FRA PLANBESKRIVELSEN TIL DETALJREGULERING FOR OS SKOLE OG ARENA. DERSOM DET IKKE ER MULIG Å FINNE ET BEDRE EGNET STED MER SENTRALT VED BIKKJETORGET BØR DET OGSÅ ETABLERES SYKKELPARKERING INNENDØRS HER.

- **Nyhavn** – I planene som utarbeides for stasjonsområdet forutsettes det at den parkeringen området vil trenge etableres innenfor dette planområdet. Dette omfatter også pendlerparkering for jernbanen. Pr. i dag jobbes det med nedgravde fellesløsninger. Det legges opp til en fleksibel og arealeffektiv ordning hvor de ulike delprosjektene kjøper seg inn i en felles parkeringspool. Det anbefales at kommunen sikrer seg 150 plasser i det planlagte fellesanlegget ved jernbanestasjonen som erstatning for offentlige P-plasser som foreslås fjernet i Gatebruksplanen.

Hvor mange parkeringsplasser bør Halden ha?

85 % belegg regnes å være en effektiv utnyttelse av parkeringsarealer. Da vil 5 av 6 plasser være i bruk og 1 av 6 plasser ledige. Pr. i dag har kommunen en beleggsprosent på de kommunale offentlige parkeringsplassene samlet på under 50 %. Figuren under viser det totale antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunal eie sammen med belegget i dag. Offentlig tilgjengelige plasser som fjernes er omlag 300 plasser (inkl. hele torget). Nye plasser som foreslås er: ca. 330 (P-hus St. Joseph, Nyhavn, Kvikkeplassen og Olav V sgt), dvs. vi får et pluss på 30 offentlig tilgjengelige plasser.

Andre plasser som i dag er reservert for ansatte etc. vi ser vil forsvinne er omlag 150 plasser. Det vil si at vi totalt mister i størrelsesorden 120 plasser. Det vil også si at det fremdeles vil være svært god parkeringskapasitet i Halden, jf. figuren på neste side av dagens situasjon på offentlige kommunale plasser.



Figur 2.3 Belegg (absolutte tall) på parkeringsplasser, etter registreringsdato. Kilde: Halden kommune 2022/2023

FIG. 29 BELEGG PÅ PARKERINGSPLASSER ETTER REGISTRERINGSDATO

De avgiftsfrie p-plassene i Halden sentrum bidrar til økt bilbruk for de som arbeider i sentrum og generelt til mer parkering og beslaglegging av gater og plasser som kunne vært brukt til andre formål. Den høye andelen av avgiftsfri parkering langs gater og plasser gjør det også kommersielt vanskelig å investere i framtidige p-hus for å generere parkeringen dit man ønsker i sentrum.

Det foreslås at det innføres kombinerte avgifts- og boligsoner hvor det i dag er gratisplasser i boligområder som Os, rundt Stadion og vest for Rødsfjellet. Boligsonereguleringen og avgiftsnivå må harmonisere med sentrum for øvrig slik at man kan parkere gratis på tidspunkt der det ikke tas p-avgift i sentrum for øvrig.

Sentrumsplan for Halden 2017-2029 har mål om å bygge opp under «bysentrums attraktivitet og evne til å tiltrekke seg og ta imot en voksende befolkning, samt støtte opp om næringslivets vekstbehov». Samtidig skal det legges til rette for handel, næring, service og offentlige funksjoner. Nasjonale forventninger tilsier at transportveksten i byene skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Legger man til grunn at Halden sentrum per i dag har en overkapasitet på parkering på omkring 50% vil Halden kunne klare seg med det antall offentlig p-plasser som foreslås i Gatebruksplanen også i framtiden. Det forutsettes da at privat parkering i forbindelse med bolig løses uten økt belastning på offentlig parkering og at bedre sambruk av parkeringsanlegg og endrede transportformer (bildeling, bedre kollektivdekning og økt gange-/sykkelandel) bidrar til behov for færre p-plasser.

Følgende tiltak anbefales:

1. Overflateparkeringsplasser (noe gateparkering og flateparkeringsplasser) (totalt ca. 450, hvorav om lag 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 minimum 150 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i tillegg til plassene utviklingsområdet/jernbanen selv har behov for.
4. Det etableres p-hus på St. Joseph tomta med plass til ca. 160 biler.
5. Det etableres P-dekke på Kvikkeplassen med plass til ca. 35 biler.
6. Det etableres P-plasser i Olav V's gate i tråd med Torgprosjektet med plass til ca. 35 biler.
7. I boligområder med gratisplasser som Os, Stadion-området og vest for Rødsberget innføres kombinerte bolig- og avgiftssoner.
8. 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.
9. Parkeringsnormen endres ift. dagens P-norm slik at det blir redusert krav til parkering i forbindelse med nye utviklingsprosjekt. Det åpnes for å dekke parkeringsbehov i felles parkeringsanlegg/p-hus og ikke nødvendigvis på egen tomt.
10. Dagens frikjøpsordningen 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 Walkersgate kan transformeres til park/grønt.
12. Rødsfjellet utredes videre for parkering i fjellhall.

Mer om vurderingene som er gjort finner du i [Vedlegg N7](#) Og mer bakgrunnskunnskap om parkering finner du i [Vedleggsrapport R1](#).

6.11 Byliv og opphold

Fjerning av parkering gir nye muligheter. Under vises noen idéer for hva som kan gjøres på ulike plasser og gater i byen dersom parkeringen og/eller trafikkarealer begrenses. Ytterligere beskrivelser, illustrasjoner og begrunnelser finner du i [Vedlegg N8](#).

6.11.1 Fra parkeringsplass til møteplass

Under beskrives utviklingsidéer for noen byrom som foreslås omprioritert til byliv, møtesteder og oppholdsarealer for Haldens innbyggere og besøkende.

Det understrekes at dette kun er ment som skisser og idéer og ikke er endelige framtidige løsninger. Det er ikke gjort en detaljert utredning av løsningene og gjennomføring forutsetter prosjektering og utarbeidelse av detaljplaner.

Torget - byens storstue

Det ble fattet vedtak i HTEK 12/10.22 (sak PS 101/2022) om at «prosjekt for torget» skal tas inn i gatebruksplanen. Illustrasjonene på neste side viser hvordan det øvre nivået etableres med tre trappetrinn. Et slikt bymøbel skaper en avklart sone for uteservering, en mulig scene, hverdagssituasjoner med rikelig utvalg av sekundære sittekanter, et møtested i byen og bygger opp om forbindelsen mellom festningen og Blokkhusgata. *“Vi treffes på Torgtrappa”*. Mer om prosjektet og endringer i Olav Vs gate finner du i bakerst i notatet om Plasser og byrom ([Vedlegg N8](#)).



FIG. 30 TORGPROSJEKTET VED FULL UTBYGGING.

ILL.: ASPLAN VIAK



FIG. 31 NORDRE DEL AV TORGET. SITTEKANTER OG UTESERVERING.

ILL.: ASPLAN VIAK



På torget foreslås det en fleksibel løsning der torget helt eller delvis avsperreres for parkering, men der man i perioder uten aktivt byliv likevel kan parkere på torget/deler av torget. Dette kan praktisk løses med hev-/senkbare pullerter.

FIG. 32 EKSEMPEL PÅ HVORDAN MEN MED HEV-/SENKBARE PULLERTER KAN LEGGE OPP TIL EN FLEKSIBEL LØSNING FOR PARKERING PÅ TORGET

Det er også foreslått å innarbeide Taxiholdeplass på torget i planen for torget, jf. kap. 6.7. Gata Kongens Brygge må gis en utforming som reduserer fart og som bedrer sammenhengen mellom torget og brygga/sjøen. Krysningene må utformes slik at de synliggjør at gående og syklende er prioriterte trafikanter i bybildet.

KULTURKVARTALET

Kulturkvartalet er området rundt Kulturskolen, Kulturhuset og Halden Teater. Her ligger også Aladdin scene og studioet Athletic Sound. Her var det tidligere forslag om å utvikle en skulpturpark. Selve skulpturdelen av prosjektet er ikke lenger aktuell, men hovedelementene i forslaget foreslås

videreført. Forslaget skaper god kontakt og sammenheng mellom institusjonene og tilfører uteområdene større kvaliteter og en hyggeligere atmosfære. Teateret får en bedre stimleplass ved inngangen. Mer om det opprinnelige forslaget finner du i [Vedlegg N8](#).

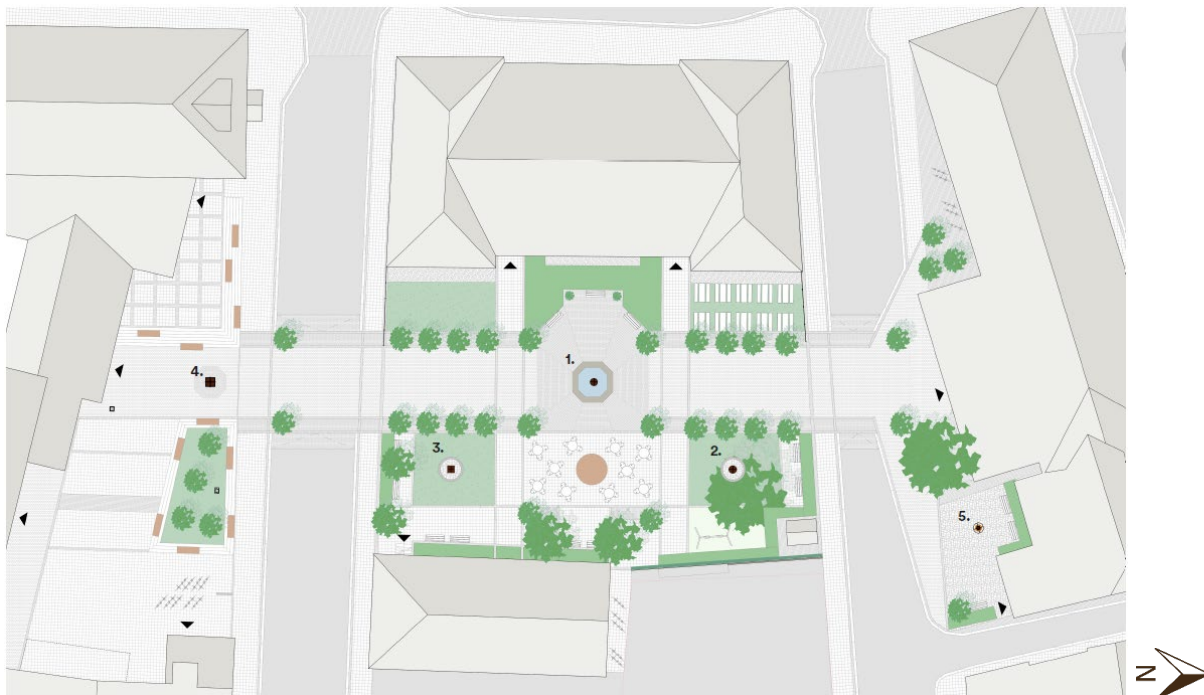


FIG. 33 PLANSKISSE FOR LISE AMUNDSEN SKULPTURPARK. KULTURSKOLEN TIL VENSTRE OG HALDEN TEATER TIL HØYRE I BILDET. SELVE SKULPTURDELEN AV PROSJEKTET ER IKKE LENGRE AKTUELT, MEN FORSLAGET INNEHOLDER TILTAK SOM BØR VIDEREFØRES. ILL. : MAD

Dette prosjektet foreslås fulgt opp med endringer i Tordenskjolds gate for å bedre sammenhengen mellom gågata og kulturkvartalet og ikke minste kulturskolen, jf. kap. 6.3.

Kirkegata

Kirkegata har i dag et utflytende trafikkareal og parkeringsområde mellom gangbrua og bybrua. Ved omarbeiding kan mange av parkeringsplassene beholdes samtidig som trafiksikkerheten blir forbedret og det blir bedre plass for gående, byliv og grønt.



FIG. 34 KIRKEGATA I DAG



FIG. 35 SLIK KAN DET BLI

ILL.: MAD

Rødsbergs plass

Rødsbergs plass har i dag utflytende trafikkarealer og har behov for oppgradering. Repslagergata foreslås opprettholdt med gjennomkjøringsmulighet som i dag mot Tista senter. Plassen er et krysningspunkt for hovedsykkelveier og en viktig adkomst og krysningspunkt til og mellom skolestadion og ballbingen. I tillegg er det en nabolagsplass med stort potensiale for forbedring. Det legges opp til en utforming som skal redusere farten på biltrafikken gjennom området helt fram til Walkers gate.



FIG. 36 RØDSBERGS Plass I DAG



ILL.: MAD

FIG. 37 FORSLAG TIL PRINSIPPLØSNING – SMALERE GATE, SEKUNDÆRSYKKELVEI I BLANDET TRAFIKK OG GRØNNE AREALER

Det presiseres at dette ikke er ferdig prosjekterte løsninger, men idéer for hvordan det kan bli. Se Notat for plasser og byrom, [Vedlegg N8](#), for planskisse mm.

Vidar Parmers plass

Vidar Parmers Plass er lokalisert på hjørnet av Repslagergata og Oscars gate, ved Frelses-armeen. Plassen foreslås i første omgang oppgradert med treplantning og sittemuligheter i øst.



FIG. 38 VIDAR PARMERS Plass I DAG



FIG. 39 SÅNN KAN DET BLI VED ENKEL OPPGRADERING

Fisketorget

Turveidraet langs Tista kan enkelt utvides med minimum 2 meter, mot dagens 4 m bredde, uten at det går på bekostning av parkeringsplasser. Det gjør det mulig å lage en bedre avgrensning mellom kjørearealer og turveidraet enn i dag – se prinsippskissen under. På sikt bør Fisketorget fylles med annen bruk enn kun parkering. Dette er en historisk plass med en attraktiv beliggenhet langs Tista, men det er også en plass som er i bruk til Amcar-treff og cruise-night hver onsdag fra mai til september. Her må ulike hensyn og muligheter vurderes sammen. Sentrumsplanen viser utbyggingsformål på vestre deler av plassen, men dette ble ikke fulgt opp ved regulering av området i 2020.

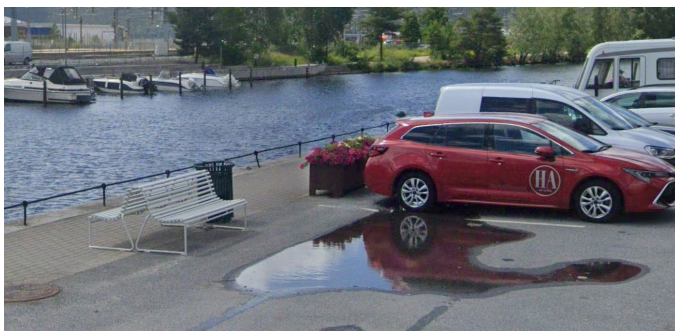


FIG. 40 DAGENS SITUASJON
(GOOGLE STREET VIEW JUNI 2024)



FIG. 41 PRINSIPPSKISSE –
MULIG ENKEL UTVIDELSE AV
TURVEIDRAGET LANGS TISTA



FIG. 42 DELER AV FISKETORGET MED NY BEBYGGELSE. ILLUSTRASJON AV SG-ARKITEKTER I FORBINDELSE MED REGULERINGSPLANARBEID FOR TISTA SENTER

Krysset mellom Festningsgata og Olav Vs gate

Her foreslås å fjerne parkeringen for å hindre manøvrering og tidvis parkering på fortausarealet. Olav Vs gate er foreslått opparbeidet med gateparkering. På sikt vil det altså etableres nye parkeringsplasser i umiddelbar nærhet, i tillegg til plassene som er i nærområdet i dag.



FIG. 43 DAGENS SITUASJON – PARKERING DELVIS PÅ FORTAUSAREAL

Konservativen og området bak Moderne Markiser Moderne

Konservativen har et attraktivt gårdsrom, hvor parkeringsmuligheten for kommunalt ansatte foreslås fjernet. Gårdsrommet har gjennomgang til Larsenhagen og bør sees i sammenheng med området bak Moderne Markiser, som er avsatt til blå/grønn struktur i sentrumsplanen. Her ligger også inngangen til Black Box. Utvikling av området med parkmessig karakter vil gi stedet et løft og gir disse kulturbyggene en bedre sammenheng med kulturkvatalet.



FIG. 44 OMRÅDET BAK MODERNE MARKISER I DAG. BLACK BOKS OG KONSERVATIVEN TIL HØYRE I BILDET

Essotomta

I dag er Essotomta midlertidig opparbeidet til parkering. Her er det igangsatt reguleringsarbeid.



FIG. 45 «ESSOTOMTA» - DAGENS SITUASJON (GOOGLE STREET VIEW OKTOBER 2024)



FIG. 46 ESSOMTA – EN AV MANGE MULIGHETER FOR UTVIKLING. RAUSE FORTAUSAREALER MOT VOGNMAKERGATA MED SITTEMULIGHETER OG TREPLANTING

ILL.: SIMON ØIEN

Bikkjetorget (Kristian Vs plass)

Bikkjetorget er regulert til torg i nylig vedtatt detaljregulering for Os skole og arena. Arealet er avsatt til torg, med den hensikt å tydelig prioritere gående og syklende trafikanter. Arealet skal tilrettelegges som oppholdssted/møteplass. Plassen brukes i dag til parkering og taxiholdeplass. Taxi-plassen foreslås opprettholdt. I første omgang bør det fokuseres på opprusting av bussholdeplassene til UU-standard og rausere ventearealer, belysning etc. Andre utbedringer og endringer for å følge opp reguleringen bør gjøres på sikt.

Noen områder med behov for oppgradering

Haakon VIIs vei

Området Haakon VIIs vei/Garvergata har behov for oppgradering. Illustrasjonene viser mulig utvikling med utbygging ved parkeringshuset og treplanting. I denne illustrasjonen ligger bussholdeplassen som i dag, med en uheldig plassering. Holdeplassen foreslås flyttet noe mot syd, enten som lomme eller kantstopp. Løsning må avklares med fylkeskommunen.



FIG. 47
HAAKON VIIS VEI I DAG



FIG. 48 SLIK KAN DET BLI I
HAAKON VIIS VEI

ILL. MAD

Tungespissen

Tungespissen er området i krysset mellom Svenskegata og Storgata, og er et viktig byrom i nedre ende av gågata. Byrommet har potensiale for forbedring. Med flott arkitektur, Dickens, danseskole og kommunens administrasjonsbygninger tett på burde potensialet for å skape liv og et hyggelig sted å oppholde seg være til stede. Det er ikke utarbeidet noen idéskisse for dette området nå, men dette bør prioriteres i oppfølgende arbeider. Skissen under viser idéer som ble utarbeidet i forbindelse med prosjektet Bynært friluftsliv, av Mad arkitekter, og en del forslagene er gjennomført.



FIG. 49 TUNGESPISSEN

(ILL. MAD)

For ytterligere bakgrunnsmateriale, begrunnelser og planskisser – se [Vedlegg N8](#).

Kriminalitetsforebygging

Utformingen av fysiske omgivelser kan påvirke følelse av utrygghet. Utvikling av attraktive møteplasser er et ledd i arbeidet med kriminalitetsforebygging. Andre tiltak planen beskriver/legger til rette for som kan ha positiv effekt er for eksempel bedre belysning, materialer av god kvalitet, økt byliv og hindre fysisk forfall.

Mer informasjon og bakgrunnsmateriale finner du i [Vedlegg N17](#).

6.12 Grønt sentrum- vegetasjonsbruk og treplanting

Vegetasjon langs gater, veier og plasser har flere viktige funksjoner. I tillegg til å være estetiske og trivselsskapende elementer er den også med på å dempe avrenning, regulere temperatur og kan bidra positivt i forhold til ivaretagelse av biologisk mangfold i by. Treplantinger kan og være strukturerende elementer i bybildet og riktig vegetasjonsbruk kan være med på å øke trafiksikkerheten.

Under beskrives anbefalte tiltak innenfor planområdet. Mer om hvilke vurderinger som ligger til grunn for foreslåtte løsninger og ytterligere beskriving av løsninger finner du i [Vedlegg N9](#).

Løsning

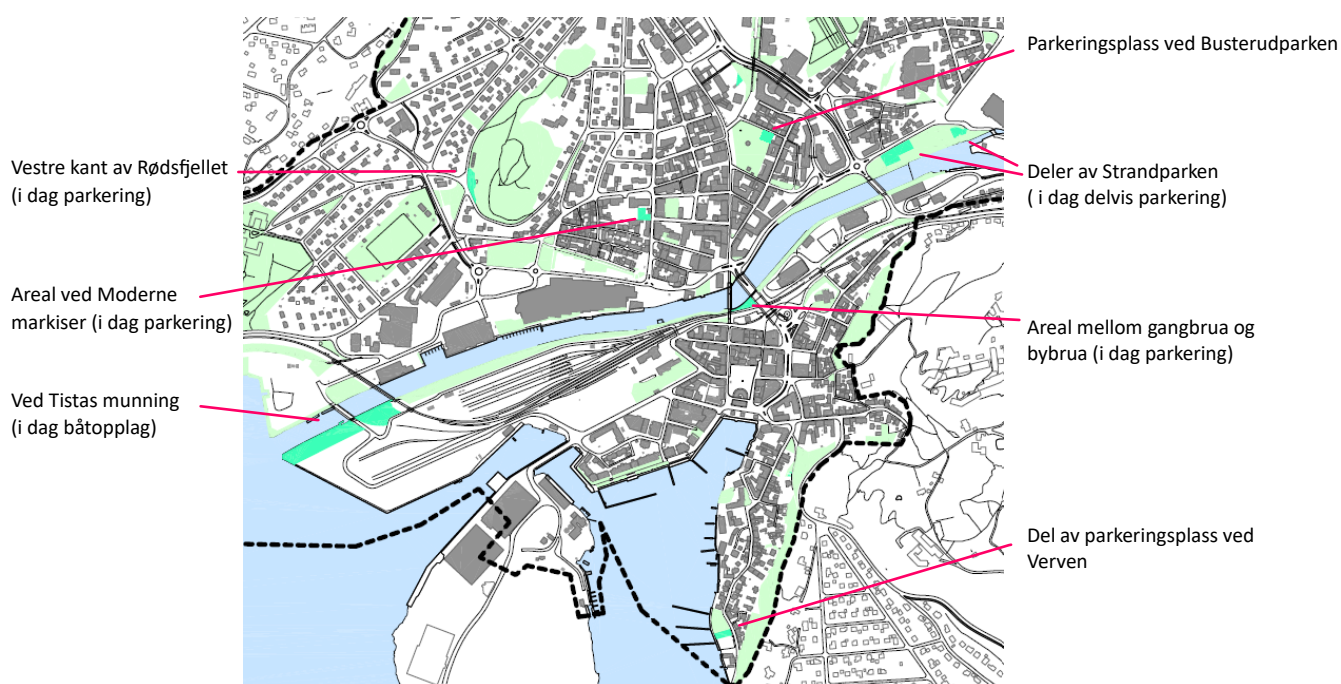
Haldens gater og plasser skal ha et grønt preg. Nyplanting og bevaring av grønne elementer skal ha stor fokus ved vedlikehold og utvikling av nye prosjekter. Det skal velges vekster som ikke er allergifremmende og mulighet for bruk av pollinatorvennlige arter skal alltid vurderes.

Vedlikehold/erstatningsplanting/supplering i eksisterende tre- og buskrabatter

Eksisterende trær har stor verdi for omgivelser og miljø og skal tas vare på dersom det er mulig. Utgangspunktet er at bytrærne skal leve så lenge det kan, og tiltak for å forlenge livet skal vurderes og iverksettes om nødvendig og mulig. Dersom et tre må felles på kommunal eiendom skal dette erstattes innenfor tiltaksgrensen.

For å beholde bybildet grønt og frodig er det viktig at eksisterende treplantinger og buskrabatter vedlikeholdes og suppleres ved behov. I områder med trær som nærmer seg sin livsende må det forberedes for erstatning. I parkområder vil det si at det i god tid bør plantes nye trær som står klare til å overta når de eldste trærne en gang må felles.

Opparbeiding av områder som er planmessig sikret til grønt formål for å styrke byens grønnstruktur og gangdrag:



Bevare og gjenskape historiske parkanlegg

På lik måte som husenes byggestil er vegetasjonsbruken og parkanleggene med på å fortelle byens historie gjennom ulike epoker.

Alléen langs Kirkegårdsgaten gjennom Os gravlund ble fjernet pga. sykdom. Den bør erstattes.

Kirkeparken ved Immanuels kirke forsvant i veiformål på begynnelsen av 1960-tallet når bybrua ble anlagt. I et fremtidig perspektiv når kjørebro eventuelt fjernes, er det en målsetting i sentrumsplanen at Kirkeparken skal fremstå og på nytt fremheve kirkens plass og betydning i bybildet. Sentrumsplanen har en vernesone foran kirken som forberedelse til dette.

Treplanting

Treplanting kan brukes som et strukturerende element i bybildet og kan bidra til å bedre sammenhengen i byens grønnstruktur. Det anbefales å tydeliggjøre innfartsårenes og hovedveienes betydning ved treplanting. I tillegg gis hovedsykkelveinettet prioritet. Følgende gater prioriteres (se også kartet på neste side):

Gate	Type gate
Haakon VII's vei	Viktig transportåre og hovedgate, hovedsykkelvei (se fig. 48 over)
Olav Vs gate	Viktig transportåre og hovedgate
Marcus Thranes gate	Viktig transportåre og hovedgate, hovedsykkelvei – ønskelig, men må evt. etableres på private tomter
Stadionbakken (Fridtjof Nansens gate)	Viktig transportåre og hovedgate, hovedsykkelvei
Rødsberg plass og Repslagergata	Viktig transportåre for myke trafikanter, hovedsykkelvei og sekundærsykkelvei (se fig. 38 i kap. 6.11)
Ny vei i Stasjonsområdet	Viktig transportåre og hovedgate, fremtidig hovedsykkelvei
Vognmakergata	Hovedgate

Andre steder hvor treplanting skal prioriteres:

- Ved Tistasunning
- Rundt Os gravlund
- Rødsberg skole nord – avgrensning av kvartalet

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, trafikkdelere/midtdelere og innsnevringer i gate.

I alle nye gateprosjekter skal beplantning vurderes som et grunnleggende element for lokal overvannshåndtering, biologisk mangfold og bymiljø.

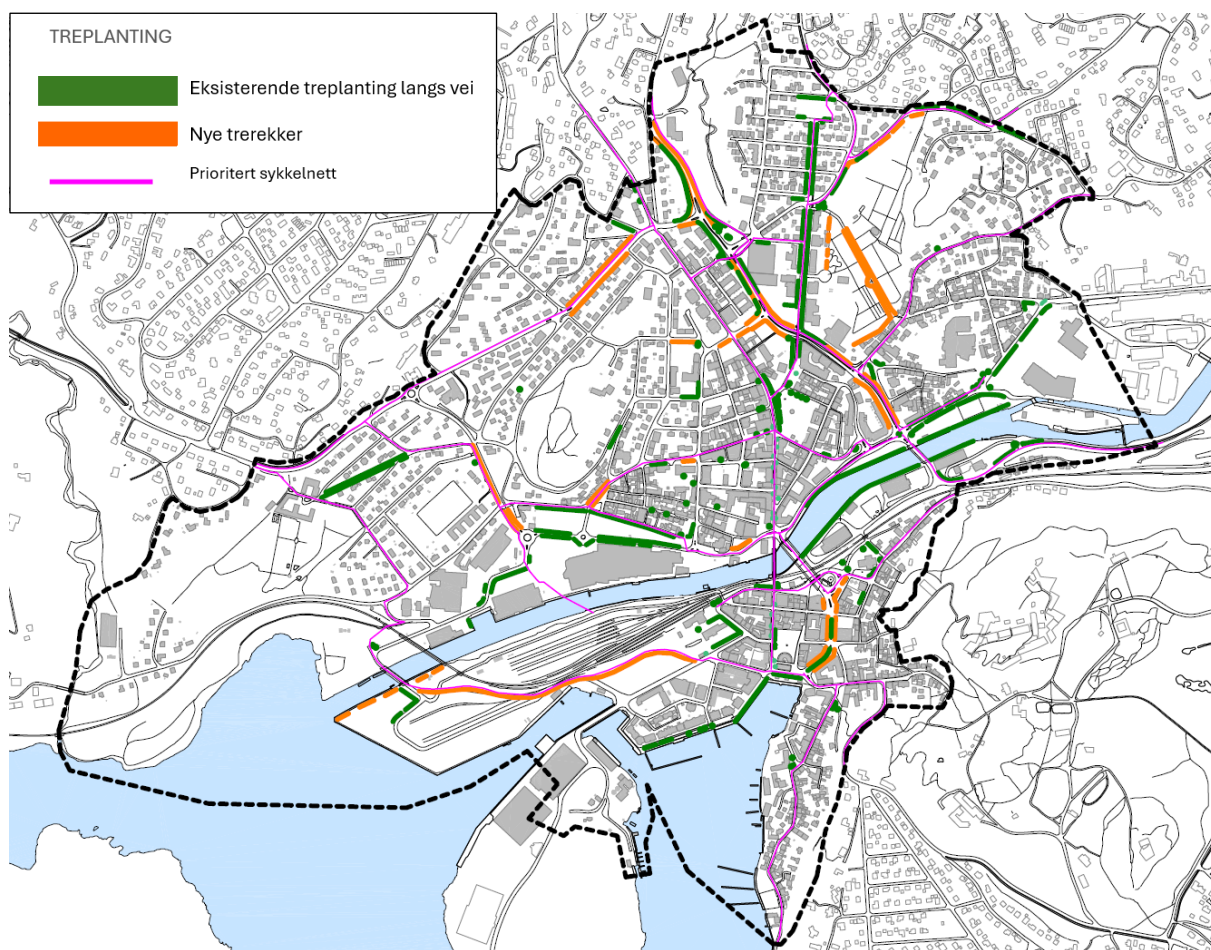


FIG. 50 NYE TREREKKER

FOR STØRRE FIGUR SE [Vedlegg K7](#)

6.13 Uteservering og handel

Uteservering i Halden spiller en positiv rolle i byens sosiale og økonomiske liv. De fungerer som møteplasser, tiltrekker besøkende og bidrar til mer helhetlige og levende byrom.

Kommunen har fått utarbeidet en veileder for uteservering som stiller krav både til utforming og sikkerhet og gir regler for hvordan hensynet til universell utforming og allmennhetens tilgjengelighet og fremkommelighet skal ivaretas. Denne veilederen skal legges til grunn ved utforming av uteserveringer i sentrumsområdet. Det er viktig at den følges for å sikre høy estetisk kvalitet ved utforming av våre fellesarealer. Veilederen finner du her: [veileder-for-uteservering-halden-kommune.pdf](#)



FIG. 51 UTESERVERING VED BRYGGERHUSET SYD

Utendørs vareutstillinger er også positive elementer i bybildet som bidrar til en mer levende og trivelig by. Vareutstillinger skal plasseres utenfor fortauenes ferdselszoner og kan plasseres enten inntil vegg eller i fortauets møbleringssone.

6.14 Overvann

Håndtering av overvann skal møte klimautfordringene, minimere skader og ulemper for mennesker, bebyggelse og infrastruktur og ivareta miljøet og tilstanden i vannforekomstene. Videre er det et mål at overvann brukes som en ressurs i det grønne bylandskapet og føres tilbake til kretsløpet.

Kommunen har en egen overvannsveileder som skal ligge til grunn for hvordan håndteringen av overvann skal skje: [Overvannsveileder for Halden kommune](#). Denne overvannsveilederen fra 2019 er under revidering. Revidert overvannsveileder vil ferdigstilles i løpet av 2026.

Generelt skal håndtering av overvann gjennomføres etter følgende prinsipper:

- 3-trinnsstrategien
- Naturbaserte løsninger
- Robuste-, flerfunksjonelle- og bærekraftige løsninger.

Det blir for omfattende å gå detaljert inn på overvannshåndteringen i sentrum i denne gatebruksplanen. Dette er et tema som må følges opp videre i revideringen av overvannsveilederen og i arbeid med kommunedelplan for sentrum. Generelt er det viktig å peke på at det ikke må gjøres tiltak som endrer vannstrømmen og/eller gir utfordringer lenger nedstrøms i en flomsituasjon. Dette følger da også av bestemmelsene i plan- og bygningsloven og i byggt teknisk forskrift.

6.15 Teknisk infrastruktur

I tillegg til å være transportårer for myke trafikanter og biltrafikk, og være områder for opphold og byliv, skal Haldens gater også fungere som transportårer for samfunnskritisk infrastruktur under bakken. Dette omfatter ulike ledningsnett som vann- og avløp, el, tele, fiber, signal og fjernvarme. Ledningsaktørene kan være både offentlige og private.

Det er knapphet på arealene under bakken. Målet er å nyttiggjøre arealet som er til rådighet på mest mulig effektiv og fornuftig måte. God koordinering av ledningsnettet under bakken betyr at ingen ledninger blokkerer framkommeligheten for andre så langt det er mulig. Hver ledningsaktør har derfor ansvar for å ta minst mulig plass under bakken, samt legge sine ledninger på en måte som gjør at andre aktører som kommer på et senere tidspunkt også har mulighet for å få plass. Samtidig må tiltak som planlegges over bakken ta de nødvendige hensyn. I Halden har vi mål om å ta vare på bytrærne våre på en god måte. Gatebruksplanen foreslår å plante flere trær i gatene. Derfor er det også viktig å ta hensyn til trærnes rotsystemer i de gatene det er trær i dag eller planlegges nye.

Alle aktører som ønsker å benytte kommunale gater eller sidearealer som trasé for framføring av ledninger eller plassere andre tekniske elementer i gategrunn skal søke Halden kommune om tillatelse før oppstart av arbeidene. Det er flere standarder og forskrifter som skal følges ved planlegging og kommunen har en egen instruks for gravearbeider på det kommunale veinettet. Denne finner du her: [Graveinstruks](#). Ved prosjektering av nye anlegg er det viktig å ta hensyn til planer og ønsker om treplanting.

Planen foreslår ikke etablering av ladepunkter langs gate i boligområder som Os, Damhaugen og Bakbanken. Det tillates ikke å strekke privat ledning over fortau. Har man ikke mulighet for lading på egen privat plass må lading skje på fellesplasser ellers i byen.

7 Utformingsstandarder

7.1 Generelt om standard

De generelle prinsippene for utforming av gater i Halden sentrum skal være:

- Kjørefeltene skal lages så smale som mulig (men god fremkommelighet) – da holdes farten nede
- Gatekryss skal gis en stram utforming med krappe kantsteinsradier.
- Fortau skal lages så brede som mulig, med rullevennlige dekker og hvilebenker
- De gåendes plass i bybildet skal synliggjøres ved tilstrekkelig bruk av gangfelt, og fremkommeligheten skal bedres ved stor fokus på nedsenk i kantstein i naturlige krysningspunkter.
- Sykkelvenlighet skal etterstrebes i løsninger også utenom prioritert sykkelnett
- Nyttetraffikken og kollektivtraffikken skal komme fram - nedsenk skal lages om nødvendig i kryss
- Prinsippene om universell utforming skal legges til grunn
- Gater og plasser skal gis et grønt preg
- Det skal tilrettelegges for åpne overvannsløsninger. Flomveier skal ivaretas.
- Fleksible løsninger skal etterstrebes

Kryssløsninger

Kryss kan være ulykkesutsatte steder. For å redusere ulykkesrisiko og ulykkenes alvorlighetsgrad er det viktig med lav fart. Avhengig av hastighet og gatebredder skal behov for tiltak som innsnevring av kjørefelt og/eller opphøyde kryss eller opphøyde gangfelt vurderes. Materialbruken kan også påvirke hastigheten og skal brukes bevisst.

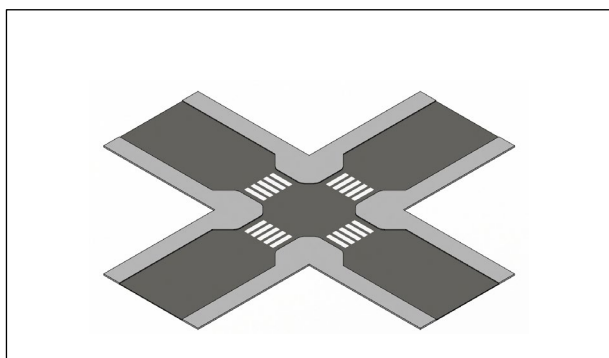


FIG.52 FYSISK REDUKSJON AV FART VED Å SNEVRE INN KJØREFELTENE. KRYSNINGSLENGDENE BLIR KORTERE.

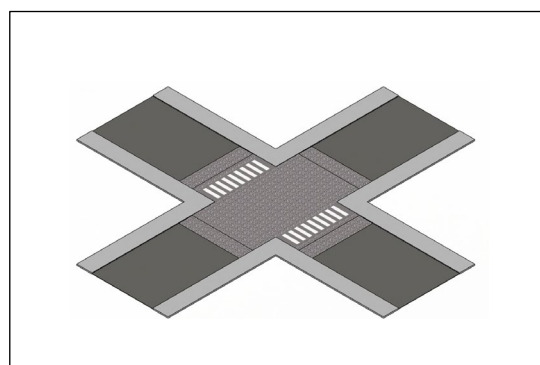


FIG. 53 OPPHØYDE KRYSS ELLER OPPHØYDE GANGFELT

7.2 Universell utforming – gater, fortau, torg og parker tilgjengelige for alle

Mennesker som ferdes i byen har ulike behov og forutsetninger. De ulike behovene og forutsetningene ivaretas best når hovedløsningene er universelt utformet. Når hovedløsningene dekker behovet til flest mulig, blir tilleggsløsningene få. Gode og helhetlige løsninger som gjør det lett å finne veien som sikrer sammenheng og lesbarhet for alle kan gi økt deltakelse i byen.

Kravene til universell utforming skal legges til grunn ved rehabilitering og nybygging innenfor planområdet. I dette ligger for eksempel:

- Fortau og plasser skal ha ferdselssoner (gangsoner) uten hindringer.
- Fortau, overgangsfelt og naturlige ganglinjer skal ha trillevennlige dekker med fast og jevn overflate og tilstrekkelig friksjon – se også kapittel 7.3 belegg.
- Tverrfall på fortau bør være 2 % (kompromiss mellom vannavrenning og rullestol).
- Det skal primært benyttes naturlige ledelinjer. Visuelle og taktile kontraster skal benyttes for å bedre fremkommeligheten. Varselfelt og oppmerksomhetsfelt i forbindelse med trapper, utformes etter kravene i byggt teknisk forskrift. Ved overgangsfelt og bussholdeplasser skal merkingen gjøres etter vegvesenets veiledning Håndbok 278.
- Trapper skal ikke være hovedløsningen.
- Ved overgangsfelt og andre krysningspunkt skal kantstein og fortau være nedsenket, alternativt kan gaten være opphøyd, slik at kantsteinen har en høyde på maksimalt 2 cm.
- Ved nye prosjekter og ombygging eller rehabilitering av gater og plasser skal behov for etablering av tilrettelagte krysningspunkter alltid vurderes.
- HC-parkering skal som hovedregel ha en lengde på 6 meter og en bredde på 4,5 meter. Lengden kan reduseres til 5 meter dersom arealet bak bilen kan benyttes til av- og påstigning uten fare for påkjørsel eller blir hindret av annen parkering. Langsgående HC-parkeringsplasser kan ha en bredde på 2,25 m forutsatt at fortau kan benyttes til sideveis av- og påstigning. Det skal sikres at man kommer opp på fortau ved HC-parkeringsplasser. Antall HC-parkeringsplasser skal økes i takt med økende behov.
- Det skal settes ut hvilebenker med maksavstand 150 m langs det prioriterte gangnettet og ellers i byrom, møteplasser og på holdeplasser. Benkene skal følge kriteriene til en «aldersvennlig benk». Det skal være trillevennlige dekker inn til og rundt benker.
- Bratte gangtraséer og trapper bør ha rekkverk.
- Gangveier og sykkelveier skal være godt opplyst
- Det skal benyttes allergivennlige vekster

Ytterligere informasjon og bakgrunnsmateriale finner i [Vedlegg N15](#).

7.3 BeleggstANDARD – materialbruk i gate og på fortau

Gatedekke og gatetverrsnitt er viktige elementer for å skape attraktive og trygge gater.

Materialvalg, detaljer og utforming av byens gulv har stor betydning for byens fremtoning, estetikk og brukervennlighet. Forutsetningene for et vellykket resultat er å finne kvaliteter og design som harmonerer med omgivelsene og fremhever stedets egenart, som eldes med verdighet, som gir god vedlikeholdsøkonomi og som gir et funksjonelt og tilgjengelig bymiljø.

På neste side beskrives anbefalt materialbruk innenfor sentrumsområdet. Mer om hvilke vurderinger som ligger til grunn for anbefalingene finner du i [Vedlegg N 14](#).

Materialbruk i gate

- I gater som i dag har gatestein i granitt, skal det ved graving/utbedring og vedlikehold fortsatt være gatestein i granitt.
- Dersom gatene inngår i hovedsykkelveinettet eller sekundærnettet skal det legges inn rullevennlige felt for sykkel. Dette bør også vurderes i andre gater. Slike felt kan lages i form av felt med saget og flammet brostein, granittheller eller skiferheller. Brostein skal være rå/splittet på sider og i bunn. Naturlig ujevne vertikalflater gir variasjon som ligger nær den historiske steinen. Flaming gir bedre sklisikkerhet.
- I overgangsfelt og ved tilrettelagte overganger skal det også legges rullevennlige dekker.
- Smågatestein og storgatestein skal ha «lokal fargesammensetning».



FIG. 54 EKSEMPEL PÅ RULLEVENNLIG DEKKE PÅ NYGÅRDSPLASSEN I FREDRIKSTAD. SAGET OG FLAMMET STORGATESTEIN I GANGSONENE (GOOGLE STREET VIEW 2024)



FIG. 55 TRILLEVENNLIG FOR SYKKEL, SKIFERHELLER I BROSTEINSGATE, ØVRE BAKKLANDET, TRONDHEIM (GOOGLE STREET VIEW 2020)

Ved reparasjon av hele gatelengder der det ligger gatestein under dagens asfaltdekke/tidligere har vært gatestein, skal følgende gater tilbakeføres til gatestein (se rosa markering i figuren på neste side):

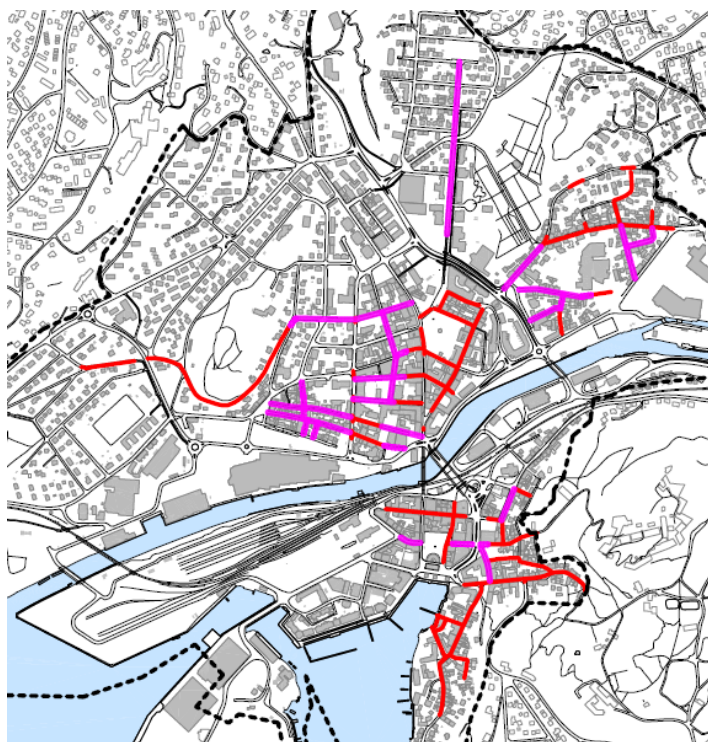


FIG. 56 GATER SOM SKAL HA BROSTEINSDEKKER

- Brosteinsgater i dag, inkl. eldre dekketyper som kullerstein ol.
- Brosteinsgater reetablering

Utvalget er gjort etter en vurdering av historiske interesser, trafikkmengder, type trafikk (bussrute, sykkelveinett etc.) og støy. I disse gatene gjelder de samme kravene til rollevennlighet som beskrevet på foregående side. Med reparasjon av «hele gatelengder» menes istandsetting av en hel kvartalslengde eller mer.

Øvrige gater

Øvrige gater innenfor planområdet skal ha kjørebane i asfalt og granitkantstein. Et fåtall gater skal i tillegg ha renner i granitt av 2-3 rader storgatestein: Marcus Thranes gate, Major Forbus gate, Ole Dahls gate og vestre del av Rødsveien – se figur 59 (kart). Høyere materialstandarder tillates. I gater med Halden-modellen på fortau skal det også settes tre rader storgatestein som renne – se beskrivelse under.

Materialbruk på fortau og gangsoner

- Alle fortau, gangsoner, overgangsfelt og tilrettelagte overganger skal ha jevne og rollevennlige overflater som ikke blir glatte.
- Det skal ikke benyttes «ubehandlet» brostein rundt benker. Adkomst til benk og arealet benken står på, samt et tilliggende areal for rullestol etc., skal ha flatt og jevnt dekke.
- Fortau i de sentrale deler av sentrumsområdet (se figur 59 på neste side), skal opparbeides med «Haldenmodellen» (se fig. 57 på neste side) eller høyere materialkvalitet som eksempelvis skifer eller granittheller. I gangsoner skal det være jevne og rollevennlige overflater som ikke blir glatte.
- Fortau som i dag har smågatestein eller skiferdekker skal ved fornying beholde dette.



FIG. 57 «HALDENMODELLEN» SATT I BUSTERUDGATA I 2024

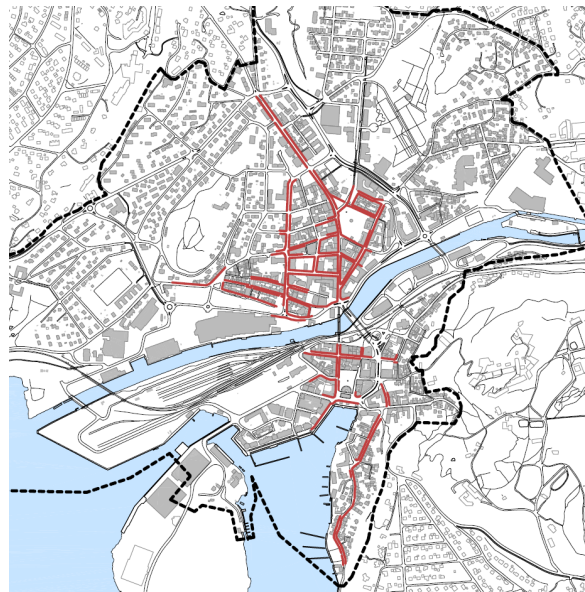


FIG. 58 DAGENS GATER MED «HALDENMODELLEN»

Samlet oversikt – anbefalt materialbruk i gate og på fortau

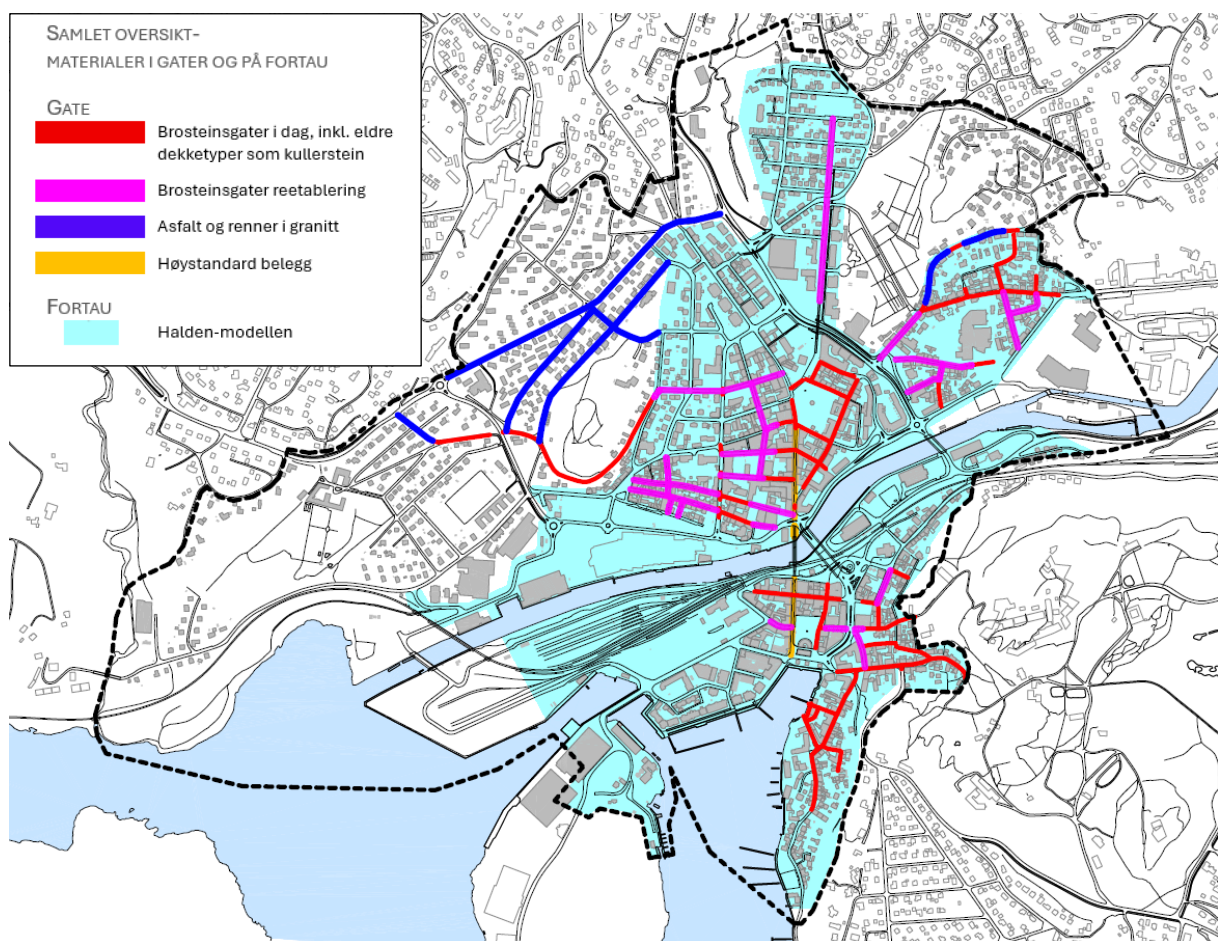


FIG. 59 ANBEFALT BELEGGSTANDARD PÅ GATER OG FORTAU I SENTRUMSOMRÅDET. GÅGATA/STORGATA ER VIST MED EGEN KATEGORI FOR Å MARKERE AT DETTE IKKE SKAL VÆRE EN ASFALTGATE, MEN HA HØY MATERIALSTANDARD OG RULLEVENNLIGE DEKKER. FOR STØRRE KART SE [Vedlegg K8](#).

I tradisjonelle brosteinsgater er det standard med renner langs kantstein. I asfaltgater med Haldenmodellen på fortau skal det også legges renner i gata med 3 rader storgatestein langs kantstein. Renner skal også etableres i et fåtall gater med asfaltdekke både i gate og på fortau, se figuren på foregående side.



FIG. 60 BROSTEINSGATE MED RENNE LANGS KANTSTEIN



FIG. 61 ASFALTGATE MED RENNER AV STORGATESTEIN

PROFIL 1-1

Vei- og fortausbredde tilpasses eksisterende situasjon
Tverrfall/ensidigfall tilpasses eksisterende situasjon

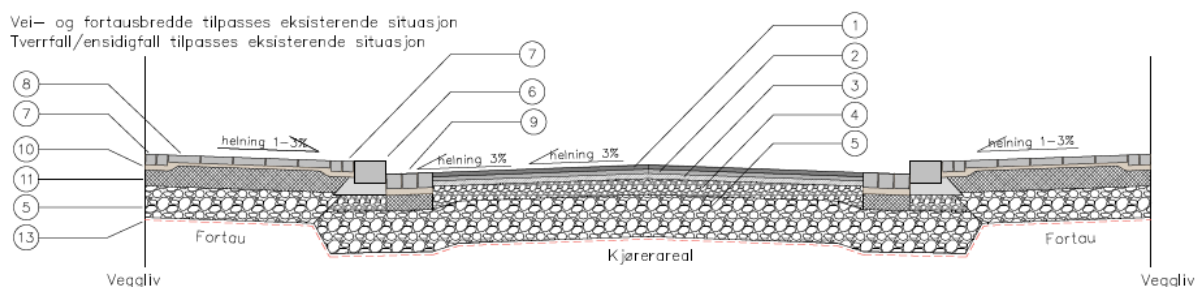


FIG. 62 NORMALPROFIL – GATER MED ASFALTEKKE OG HALDEN-MODELLEN PÅ FORTAU

1=ASFALT, 6= GRANITTKANTSTEIN (300x200 MM), 7=SMÅGATESTEIN, 8= BETONGHELLER (300x300x70MM), 9= STORGATESTEIN

Gjenbruk av materialer

Valg av materialer påvirker klimaavtrykket. Direkte gjenbruk, der kantstein gjenbrukes som kantstein og gatestein gjenbrukes som gatestein, er å foretrekke. Innenfor planområdet vil det si at naturstein som ligger i den enkelte gate i utgangspunktet skal gjenbrukes i den samme gata. Det bør planlegges for mellomlagring med kort avstand. På denne måten sikres også lokal fargesammensetning og kulturhistoriske verdier.

Farge på lysarmatur, skiltstolper og elskap

Innenfor områder hvor Haldenmodellen skal benyttes på fortau, samt i Marcus Thranes gate, Major Forbus gate og Ole Dahls gate, skal det benyttes grønn farge, RAL 6009, ved behov for utskifting av lysarmatur. Denne avgrensningen gjelder også for farge på skiltstolper og elskap.

7.4 Renovasjon

Renovasjonsbeholdere er et element som tar plass i bybildet og som krever tilgjengelighet for tømning. Innenfor planområdet er det både områder med enkeltbeholdere og områder hvor nedgravde fellesløsninger er ønskelig. Steder som er aktuelle for nedgravde løsninger i fremtiden er Sørhalden, Svenskegata, «Bankplassen» (parkeringsplassen syd for Halden sparebank) og muligens Busterudgata. I andre eneboligfelt og småhusbebyggelse innenfor sentrumsområdet planlegges det pr. i dag ikke for felles nedgravde løsninger.

Ut fra hensynet til estetikk og kulturhistorie, brukbarhet og brannhensyn skal følgende prinsipper legges til grunn for felles løsninger for renovasjon:

- Brannsmittehensyn skal ivaretas.
- Renovasjon skal i utgangspunktet løses på privat grunn.
- Dersom det ikke er mulig å plassere felles renovasjon på privat grunn avsatt til utbyggingsformål kan parkeringsplasser benyttes, fortrinnsvis på flateparkeringsplasser.
- Grønne områder regulert/avsatt til grønt formål skal ikke benyttes til plassering av renovasjonspunkter.
- Siktkrav skal ivaretas.
- Innenfor sentrumsområdet skal det benyttes helt nedgravde løsninger med slanke nedkast med innkast fra siden, hvor dette er mulig.
- Beholderne skal plasseres med tanke på enkel drift.
- Løfting over fortau bør unngås.
- Kravene til universell utforming skal oppfylles og beholderne skal settes ned på samme måte hver gang etter tømning.

I vedlegg [Vedlegg N16](#) finner du mer om renovasjon.

7.5 Belysning

God og riktig belysning gjør det lettere for alle å orientere seg og tryggere å ferdes. Steder hvor det er viktig å ha god belysning er:

- Steder som krever økt trafikksikkerhet som gangfelt og krysningspunkt
- Retningsendringer
- Torg, plasser og gågater
- Holdeplasser
- Sykkeltraseer
- Informasjonstavler
- Viktige innganger
- Trapper og ramper

Halden kommune har en veilysnorm som gir retningslinjer for planlegging og bygging av kommunale veilysanlegg i hele Halden. I denne påpekes at trafikksikkerhetsmessige hensyn normalt skal være dimensjonerende for belysningen, men at miljøhensyn og estetisk tilpasning til omgivelsene også skal vektlegges. Det påpekes videre at det i sentrumsområder skal tas særskilte hensyn til miljømessige og arkitektoniske forhold, og at kommunen må kontaktes for valg av løsning.

Det er behov å lage en samlet belysningsplan for sentrumsområdet, med overordnede retningslinjer for hvordan byens belysning skal utformes og planlegges i Halden sentrum. Dette har ikke vært mulig

å lage innenfor rammene for arbeidet med gatebruksplanen. Det er heller ikke brukt tid på vurdere ulike armaturer etc. nå. I en belysningsplan for sentrum ville trygghet og tilgjengelighet, byens særegne natteidentitet og energieffektivitet være aktuelle temaer. Belysning er et tema det må jobbes videre med.

Med tanke på universell utforming, og dermed løsninger som gjør det bedre for alle, gis det likevel noen prinsipper for belysning som bør tas med inntil andre føringer er på plass:

- God og jevn belysning fremhever kontraster. Det bør velges armaturer som ikke blander
- Skygger som kan kamuflere en mulig hindring bør unngås
- Belysning av inngangspartier skal ha et høyt lysnivå, og lyset bør falle ned på inngangspartiet
- Skilt og informasjonstavler bør ha integrert belysning eller være lyssatt
- Lys på gangveier bør følge samme side
- Kryss og retningsendringer bør alltid markeres med et lampepunkt
- Master og armaturer må plasseres utenfor gangarealet i egne møbleringsfelt, slik at de ikke kan utgjøre noen fare
- "Uplights" på bakkenivå i gangarealer bør unngås på grunn av blending
- Der farger er viktig for å forstå omgivelsene, bør det benyttes lyskilder med god fargegjengivelse

Andre viktige hensyn:

- Det skal tas hensyn til lysforurensning og strølys.
- Ved endring av gateprofil skal det vurderes om det er behov for oppgradering av belysningsanlegget.
- Belysningsanlegget skal ha en lysstyrke som er tilpasset årstid og døgntid. Alle armaturer som er tilkoblet gatelysnettet skal utstyres med styresystemet Datek (jf. gatelysnormen).

Innenfor områder hvor Haldenmodellen skal benyttes på fortau, samt i Marcus Thranes gate, Major Forbus gate og Ole Dahls gate, skal det benyttes grønn farge, RAL 6009, ved behov for utskifting av lysarmatur. Denne avgrensningen gjelder også for farge på skiltstolper og elskap.

7.6 Møblering

Gatebruksplanen gir ikke føringer for møblering i sentrumsområdet ut over veilederen som er laget for uteserveringer og krav til utstrakt bruk av «aldersvennlige» benker. Dette er et tema det bør jobbes videre med.

8 Virkninger av planen

Fremkommelighet på personbilnettet

Planforslaget legger ikke opp til endringer av betydning 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 trafikanter. Tidsforbruket på en strekning på 500 meter øker med 24 sekunder dersom farten reduseres fra 50 til 30 km/t. Med et kompakt sentrumsområde og korte strekninger utgjør dette en liten endring i forhold til dagens situasjon.

Planen ser på bysentrum på lang sikt. 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 bypakkeløsninger 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.

Fremkommelighet for kollektivtransport

Planforslaget medfører i liten grad endringer for kollektivtransporten. Foreslått endring av busstrasé fra Borgergata til Olav Vs gate vil flytte bussene over i et trafikksystem som er bedre dimensjonert for dem uten at tilgjengeligheten til holdeplassene forringes. Endringene i trasé og tillatt hastighet vil medføre marginalt lenger reisetid. I planene for Nyhavn innarbeides et felles kollektivknutepunkt for tog, buss og drosje tilknyttet jernbanestasjonen, som gir mulighet for effektive kollektivreiser. Det foreslås å etablere en ny rute om Mølen på sikt, i takt med utbyggingen på Nyhavn. Dette vil bedre tilgjengelighet til en større del av sentrumsområdet, 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 krysningspunkt 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 kryssing over jernbanen der disse i dag fungerer som barrierer.

Fremkommelighet syklistene

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 syklistene 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 rullevennlige 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.

Tiltak for sykkel vil ofte også ha positive ringvirkninger for gående og kollektiv, i tillegg til handel og byliv. 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.

Parkering

Tilgangen til butikker, restauranter og annen service opprettholdes ved at korttidsparkering nær disse stedene i stor grad er opprettholdt. Det er god parkeringsdekning i dag, særlig på nordsiden av byen. Planen legger opp til god parkeringsdekning og gode parkeringsmuligheter i sentrum. Det foreslås imidlertid at gratis langtidsparkering fjernes fra sentrumsområdet. De som har behov for langtidsparkering henvises til færre, men større P-anlegg, som nytt parkeringshus ved St. Josephs og nytt parkeringsanlegg ved jernbanestasjonen. Dagens frikjøpsordningen videreføres og det legges til rette for å leie beboerparkering og pendlerparkering i foreslåtte parkeringshus. Fjerning av parkering på overflaten gir rom for nye byutviklingsprosjekter og tiltak for å bedre forholdene for gående og syklister og forbedret bymiljø.

Nye byrom

Opprydning i dagens overflateparkering bl.a. på rivningstomter gir muligheter for å utvikle nye sentrumsprosjekter.



FIG. 63 RÅDHUSKVARTALET I DAG (GOOGLE STREET VIEW 2024)



FIG. 64 SÅNN KAN DET BLI – RÅDHUSKVARTALET

Fremkommelighet for nyttetransport, utrykningskjøretøy og renovasjon

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

9 Gjennomføring- på kort og lang sikt

Gatebruksplanen viser retning fremover for utvikling av gater og plasser i Halden sentrum. 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. Planen er ikke statisk og må tas opp til rullering ved behov.

Arbeidet med økt byliv er en kontinuerlig prosess med mange etapper. Planen inneholder i tillegg til omfattende tiltak også mange «lavt hengende frukter» - tiltak som enkelt vil kunne gjennomføres. Foreslåtte grep i planen bør løftes og prioriteres systematisk over tid.

Til sammen vil kostnadene for gjennomføring av alle tiltakene som er beskrevet i planen være betydelige. Tiltakene må gjennomføres over tid og bevilgninger innarbeides i kommende budsjetteter. Ikke alle tiltakene er prosjekter som kommunen er ansvarlig for eller skal stå for alene. Ved gravearbeider i sentrum er det mye å hente på samtidig gjennomføring og ferdigstilling av prosjekter. Dette mulighetsrommet bør utnyttes.

10 Vedlegg

Kart

- K1: Samlet anbefalingskart [kart-k1-samlet-anbefalingskart.pdf](#)
- K2: Prioritert gangnett [kart-k2-prioritert-gangnett.pdf](#)
- K3: Prioritert sykkelnett [kart-k3-prioritert-sykkelnett.pdf](#)
- K4: Sykkelparkering [kart-k4-sykkelparkering.pdf](#)
- K 5: Prioritert personbilnett [kart-k5-prioritert-personbilnett.pdf](#)
- K6: Kollektivtraséer [kart-k6-kollektivtraseer.pdf](#)
- K7: Treplanting [kart-k7-treplanting.pdf](#)
- K8: Oversikt over anbefalt beleggstandard [kart-k8-oversikt-over-anbefalt-beleggstandard.pdf](#)
- K9: Oversikt Grønnstruktur- «bruksområder» [kart-k9-gronnstruktur-bruksomrader.pdf](#)
- K10: Fartsgrenser i dag [kart-k10-fartsgrenser-i-sentrumsomradet-i-dag.pdf](#)
- K11: Trafikkmengder (ÅDT) [kart-k11-trafikkmengder-adt.pdf](#)
- K12: Trafikkulykker 2013-2017 [kart-k12-trafikkkulykker-2013-2017.pdf](#)
- K 13: Trafikkulykker 2018-2023 [kart-k13-trafikkkulykker-2018-2023.pdf](#)

Notater og rapporter

- N1: Begreper og faguttrykk [notat-n1-begreper-og-faguttrykk.pdf](#)
- N2: Oversikt over overordnede planer og føringer [notat-n2-oversikt-over-overordnede-planer-og-foringer.pdf](#)
- N3: Gående – utfordrende krysningspunkter [notat-n3-gange.pdf](#)
- N4: Sykkel – prioritert nett [notat-n4-sykel-prioritert-nett.pdf](#)
- N5: Sykkelparkering [notat-n5-sykkelparkering.pdf](#)
- N6: Veinettet [notat-n6-veinettet.pdf](#)
- N7: Bilparkering [notat-n7-bilparkering.pdf](#)
- N8: Plasser og byrom, byliv og rekreasjon [notat-n8-plasser-og-byrom.pdf](#)
- N9: Grønnstruktur og bytrær [notat-n9-gronnstruktur-og-bytrar.pdf](#)
- N10: Varelevering [notat-n10-varelevering.pdf](#)
- N11: Taxi [notat-n11-taxi.pdf](#)
- N12: Kollektiv [notat-n12-kollektiv.pdf](#)
- N13: Overvann [notat-n13-overvann.pdf](#)
- N14: Belegg, Materialbruk i gate og på fortau [notat-n14-belegg-materialbruk.pdf](#)
- N 15: Universell utforming [notat-n15-universell-utforming.pdf](#)
- N16: Renovasjon [notat-n16-renovasjon.pdf](#)
- N17: Kriminalitetsforebygging, samfunnssikkerhet og beredskap [notat-n17-samfunnssikkerhet-beredskap-og-kriminalitetsforebygging.pdf](#)
- N18: Støy [notat-n18-stoy.pdf](#)
- N19: Luftkvalitet [notat-n19-luftkvalitet.pdf](#)
- R1: Rapport: Parkeringsstrategi for Halden sentrum [Vedleggsrapport R1](#)