



Sentrumspan for Halden 2015 - 2027

Planbeskrivelse

UTKAST



Innholdsfortegnelse

Innledning.....	5
Plan og bygningslovens intensjoner med planlegging.	6
Sammenfatning av de viktigste grepene i sentrumsplanen.	8
Sentrumsplan som verktøy.....	10
Prosess og medvirkning.....	10
Prosess.....	10
Barn og unges medvirkning:.....	12
Høringsprosessen.	12
Analysér/delutredninger	13
Prinsipløsninger	13
Tiltak for å nå målsettingen.....	15
Ny barnehage i sentrum	15
Nytt oppvekstsenter på Os.....	16
Halden Videregående skole.....	17
Bymiljø og kulturarv	18
Boliger.....	18
Nordsiden	19
Busterudgata borettslag.....	19
Essotomta.....	19
St Joseph og p-plass sør for Vognmakergata.	19
Rødsberg skoleområde.....	19
Kvartal med Sentrum bilservice og Frivillighetssentralen	20
Svenskegata - Jacob Blocks gate.....	20
Innfillinger på Nordsiden	20
Sydsiden	21
Større ombyggingsområder	21
Områdene er:	22
Realisering	22
Nærings, handels og servicearealer	24
Næringsarealer – kontorer, servicebedrifter, småskala produksjon.	24
Handel	24
Serveringsbedrifter.....	24
Bensinstasjon – bilpleie	24
Lekearealer	25
Trafikksystem, Gatestruktur og Gatebruk.....	27

Hovedveisystemet gjennom sentrum	27
Påkjøring fra sidegater til Håkon VIIIs gate	28
Fremtidig perspektiv.....	29
Trafikkreguleringer	29
Sykkeltrafikk i sentrum.	30
Sykkelparkering	32
Myke trafikkanter/skolevei	33
Vurderinger gjort i planarbeidet som ikke foreslås inn i planen.	35
Kryssing av Stadionbakken.	35
Gjenskape Os Alle	35
Parkering	36
Sydsiden.....	36
Nordsiden	37
Frikjøpsordningen.....	37
Parkering med hurtig-lademuligheter for elbil.....	37
Kollektivtrafikk.....	38
Blå/grønne strukturer.....	39
Naturområder.....	39
Større landskapsområder/parker.	40
Parkene i byen	40
Tidligere parker	41
Parker i de nye byområdene etter 1900.	42
Alleer og Private hageanlegg.....	42
BYROM OG Plasser.....	43
Tistaelva.....	45
Indre havneområde	46
Småbåthavn.....	46
Indre Havnebasseng	46
Nye båtplasser i Indre Havnebasseng.	47
Båtplasser på Hollenderen	47
Småbåtanlegg på land	48
Opprusting av parker/plasser	48
Kulturkvartalet.....	49
Os kirkegård.....	51
Vedlegg.....	52

Innledning

Formålet med sentrumsplan for Halden er å få på plass et sammenhengende plangrunnlag for Halden sentrum. Sentrumsplanen 2015 – 2027 skal erstatte sentrumsplanen fra 1983. Sentrumsplanen er en **kommunedelplan** under kommuneplanens arealdel.

Planforslaget skal strebe etter å bygge opp under bysentrums attraktivitet og evne til å tiltrekke seg og ta imot en voksende befolkning, samt støtte opp om næringslivets vekstbehov.

«Rullering» av sentrumsplan av 1983 ble vedtatt i formannskapet 24.4.2012. Planprogram for planarbeidet ble vedtatt 18.10.2012.

Planprogrammet bygger på kommuneplanens arealdel og strateginotat for Halden sentrum som ble tatt til orientering ved behandling av kommuneplanens arealdel i juni 2011. Prosessen er gjort i tråd med plan og bygningslovens bestemmelser.

Planprogrammet formet ut fra vekstutfordringer og overordnede føringer, noen mål for planarbeidet man forventer å få svar på.

Målene fra planprogrammet var:

- Utvidet bysentrum, mer kompakt og urbant bysentrum. Et bysentrum tilpasset forventet vekst, økt boligbygging i sentrum.
- Økt attraktivitet og omdømme for bysentrum og byen som helhet
- Styrket bysentrum som arena for handel, næring, kunnskap, kultur og opplevelser
- Pulserende, levende, mangfoldig byliv med flere folk i bysentrum
- Økt trivsel og livskvalitet for alle brukere av byen. Et bysentrum for alle med særlig vekt på barnefamilier og barn og unge
- Ivaretagelse og framheving av bysentrums kvaliteter og særpreg
- Bærekraftig utvikling i forhold til areal- og energibruk

Disse målene med sentrumsplanarbeidet er definert på bakgrunn av overordnede mål om å sikre økt tilflytting, tilrettelegge for økt befolkningsvekst, sikre næringslivet i Halden og skape grunnlag for en bredere næringsutvikling i framtiden.

Fra strategidokumentet har en med seg:

Eksisterende arealbruk og eiendomsstruktur ligger til grunn for sentrums videre utvikling. Nye prosjekter og tiltak i de nærmeste år, vil representere en liten tilvekst i forhold til den bygningsmassen som allerede er etablert. Derfor vil hensynet til eksisterende og historisk bebyggelse også være en sentral premiss for utformingen av nye bygg

Plan og bygningslovens intensjoner med planlegging.

Plan og bygningslovens første del sier hvilke oppgaver og myndighet kommunene har for sin planlegging og hvorfor man skal planlegge. Loven pålegger kommunene å drive planlegging.

§ 1-1. Lovens formål

Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner.

Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig.

Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.

Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

§ 3-1. Oppgaver og hensyn i planlegging etter loven

Innenfor rammen av § 1-1 skal planer etter denne lov:

- a) sette mål for den fysiske, miljømessige, økonomiske, sosiale og kulturelle utviklingen i kommuner og regioner, avklare samfunnsmessige behov og oppgaver, og angi hvordan oppgavene kan løses
- b) sikre jordressursene, kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle landskap og kulturmiljøer
- c) sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv
- d) legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling
- e) legge til rette for god forming av bygde omgivelser, gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår i alle deler av landet
- f) fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet
- g) la klimahensyn gjennom løsninger for energiforsyning og transport
- h) fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.

Planleggingen skal fremme helhet ved at sektorer, oppgaver og interesser i et område ses i sammenheng gjennom samordning og samarbeid om oppgaveløsning mellom sektormyndigheter og mellom statlige, regionale og kommunale organer, private organisasjoner og institusjoner, og allmennheten.

Planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig.

Planer skal bidra til å gjennomføre internasjonale konvensjoner og avtaler innenfor lovens virkeområde.

Vedtatte planer skal være et felles grunnlag for kommunal, regional, statlig og privat virksomhet i planområdet.

§ 3-3. Kommunens planoppgaver og planleggingsmyndighet

Kommunal planlegging har til formål å legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen, og ved å gi grunnlag for gjennomføring av kommunal, regional, statlig og privat virksomhet. Kommunestyret selv har ledelsen av den kommunale planleggingen og skal sørge for at plan- og bygningslovgivningen følges i kommunen. Kommunestyret skal vedta kommunal planstrategi, kommuneplan og reguleringsplan. Kommunen organiserer arbeidet med den kommunale planleggingen etter kapittel 10 til 12 og oppretter de utvalg og treffer de tiltak som finnes nødvendig for gjennomføring av planleggingen.

Kommunestyret skal sørge for å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen.

Kommunestyret skal sikre at kommunen har tilgang til nødvendig planfaglig kompetanse.

Sammenfatning av de viktigste grepene i sentrumsplanen.

Styringsgruppa legger frem forslag til sentrumsplan. Styringsgruppa har arbeidet på bakgrunn av de føringer som planprogrammet har gitt og avklaringer med formannskapet under veis. Prinsippene som styringsgruppa har lagt til grunn for det forslaget som foreligger er:

Forenkling av plan og byggeprosessen.

Sentrumsplanen går foran tidligere reguleringsplaner.

Det skal innenfor sentrumsplanens område kunne igangsettes tiltak uten regulering, i de tilfeller det ikke bryter med sentrumsplanens formål, gatestruktur og bestemmelser.

Tidligere reguleringsplaner og bestemmelser gjelder fortsatt. Hvis disse ikke er i motstrid til sentrumsplanen.

Bruk av gater og plasser bestemmes gjennom gatebruksplan(er)

Bevare det historiske Halden.

Verne vurdering fra 1983 er gjennomgått, utviklet og oppdatert med eget vernekart for hele planområdet. Verneverdikartet viser bygg og områder.

Verneverdig bebyggelse og særpreg skal ivaretas ved videre utvikling av bysentrum. Verne registreringen legger føringer for utvikling av eksisterende bebyggelse.

Ny bebyggelse må ta estetisk hensyn til eksisterende kvartalsstruktur og bebyggelse.

Sentrumsområdet skal ta sin del av fremtidig vekst og imøtekomme kraven om fortetting gjennom å legge til rette for om lag 1000 boliger.

Det er åpnet for 6 større utbyggingsområder på nordsiden innen dagens kvartalsstruktur, samt ytterligere fortetting av «åpne områder» i eksisterende kvartaler på både nord og sydsiden.

BYA for sentrale kvartaler er økt til 100 % som kan medføre økt fortetting og utnyttelse.

Tidligere industriområder på sydsiden herunder Grønland, er åpnet for omforming ved at de har fått sentrumsformål som åpner for endret bruk.

Tidligere bruksområder som Tyska, Hollenderen og Jernbanetomta mellom stasjon og Jernbanegata er lagt ut som utbyggingsområder.

Mølen er vurdert som mulig fremtidig utbyggingsområde. Havne strategi vil avklare om dette er mulig, og i hvilket omfang. Det vises i denne sammenheng til formannskapets vedtak.

Utbyggingsområdene kan gi opp mot 1500 nye boliger.

Sentrum skal gjøres mer attraktivt for å bosette seg i.

Planen legger opp til at det legges til rette for bygging av ny samlet sentrumsskole med idrettsfunksjoner.

Ny barnehage og tre nye lekearealer innenfor sentrumsområdet er vist.

Bedre fritidstilbud

Styrke grønnstrukturen som også gir tilgjengelighet for allmennheten

Bedre og mer miljøvennlig veisystem og sikre myke trafikanter

Hovedveisystemet er avklart i forhold til ringveier og interne veier. Planen legger opp til at en som et hovedgrep, bygger to tunneller for å få plass ringveisystemet i sentrum.

Tunell til Iddesiden er et grep for å knytte denne delen av byen nærmere sentrum ved bedre adkomst.

Forslagene fra sykkelplan for Halden er lagt inn i planforslaget som tiltak til forbedring av sykkelveier i sentrum. En rekke tiltak for bedring av forholdene for gående er pekt på som viktige for å legge til rette for mindre biltrafikk i sentrum. Sikring av skolevei er foreslått.

Ny parkering forutsettes lagt til kjeller/underetasje i sentrumsområdet.

Kollektivknutepunktet plasseres i forbindelse med jernbanen og det avsettes arealer til dette mellom jernbanestasjonen og Jernbanegata.

Tilrettelegging for næring, handel og service i sentrum

Legge til rette for at næring, handel og service kan utvikle seg i byen, samt trekke disse til byen i forhold til områder utenfor byen.

Sentrumsplanen legger opp til at handels og servicenæringen skal utvikle seg i og rundt aksene Bikkjetorget – Torget (Storgata) og langs aksene Bybrua - Høvleriet.

For de sentrale byområdene er det lagt opp til at det kan etableres næringsvirksomheter innenfor områder med sentrumsformål.

Blanding av bolig og næring skjer etter prinsippet næring nedenfra og opp – bolig ovenfra og ned.

Halden sentrum har mange Blå/grønne strukturer og disse skal styrkes.

Grøntstrukturen for planområdet er vurdert og som et hovedgrep foreslås det en sammenhengende grøntstruktur langs Tista fra Porsnes til elvemunningen. På nordsiden skal dette strekke seg helt frem til Remmenbekken.

Nytt parkanlegg mellom Tyska og Hollenderen skal anlegges.

Stisystemene er sikret gjennom reguleringsplaner og sentrumsplanen..

Sentrumsplan som verktøy

Sentrumsplanen er en kommunedelplan under kommunens arealdel og fastsetter arealbruk med juridisk virkning. Kommunedelplannivået setter ikke krav til at berørte parter skal varsles personlig. Kommuneplan eller kommunedelplan gir ikke hjemmel for å foreta ekspropriasjon. I tilfeller der man ønsker å benytte ekspropriasjon som et middel for å virkeliggjøre planen, kan det kun skje etter en reguleringsplanprosess. Planen kan imidlertid medføre rett til at annen part kan kreve innløsning av eiendom.

Det er en klar hensikt med sentrumsplanarbeidet at det gis anledning til å gå direkte på byggetiltak (uten reguleringsplan) så lenge tiltaket er i tråd med planen.

Sentrumsplanen går foran kommuneplanens arealdel og tidligere reguleringsplaner der det er motstrid mellom kommuneplanen og reguleringsplaner. I de tilfeller eldre reguleringsplaner omfatter bestemmelser/formål som ikke omfattes av sentrumsplanen, er de fortsatt gjeldende.

Prosess og medvirkning

I arbeidet med sentrumsplanen har det vært fokus på å involvere og engasjere befolkningen. Planarbeidet startet med at formingsavdelingen på Risum Videregående skole fikk utfordring på hvordan de ville at sentrum skulle formes. De laget forslag som ble stilt ut og ga innspill til planarbeidet.

Prosess

Planarbeidet har vært lagt til overordnet planavdeling som planansvarlig. Politisk oppnevnte man en styringsgruppe bestående av Eirik Milde H (leder) Svein Olaussen Ap, Nils Sagstuen Ap, Øivind Holt MDG, og Anne Kari Holm Sp (Mona Johansen, V frem til mars 2014)



Styringsgruppa har hatt 20 møter. Styringsgruppa overleverte sitt forslag 21.1.2014 til formannskapetets videre behandling.

Det har vært avholdt 5 bransjemøter, 6 åpne temamøter, 6 planvandring, Os og Rødsberg skoler med elever er trukket inn i arbeidet og har deltatt på planverksted der metoden «Barnetråkk» er benyttet. I tillegg har det vært god kontakt med fylkeskonservatoren ang utarbeidelse av vernekartet.



I tillegg har det vært deltakelse i diskusjoner i media og oppfordret til at media laget diskusjon omkring sentrumsplanarbeidet. Formannskapet har to ganger vært rådført under prosessen. Styringsgruppa ønsket formannskapets avklaringer på en del problemstillinger som kom opp under arbeidet med planen. Formannskapet fattet slikt vedtak i sak 24.10.2013:

Formannskapet har disse kommentarene til fremlagt notat:

Formannskapet ser positivt på invitasjonene til å delta i debatten om sentrumsplanen, men savner mer konkrete problemstillinger/veivalg og ber styringsgruppa om at slike legges fram ved eventuelle framtidige behov for føringer. Formannskapet har samtidig disse innspillene til videre arbeid:

- Formannskapet gir sin tilslutning til kulepunktene som utgjør målsetningen for arbeidet, og ønsker følgende nye kulepunkt:

"Ivaretagelse og videre utvikling av grøntområder i og ved bysentrum"

- Bystrukturen skal i hovedsak ivaretas, men man bør vurdere grep for å styrke sammenhengen mellom enkeltområdene i "handels-T-en". Dette innebærer helhetlig vurdering av gangområder, kjøregater, lekeplasser, grøntstruktur samt balanse mellom næringsvirksomhet, offentlig virksomhet og boliger.

- Formannskapet mener at byggehøyden, som foreslått, bør begrenses på en slik måte at hensynet til estetikken i eksisterende bebyggelse ivaretas og at lys/utsikt ikke begrenses vesentlig. I utgangspunktet bør dette også gjelde for utbygging av nye sentrumsnære områder.

-Formannskapet ønsker at sentrumsplanen skal gi en nøye vurdert balanse mellom begrensinger og fleksibilitet ved fastsettelse av formål for arealer. Det bør for eksempel være rom for enkelt å veksle mellom boligformål, handelsformål, kontorvirksomhet samt offentlig formål for bebygde arealer. Sentrumsplanen skal gi rom for et levende bysentrum i kontinuerlig utvikling.

-Formannskapet ønsker at det innefor planområdet skal være rom for framtidige skolebygg og bygninger som fremmer formålet i boligsosial handlingsplan, slik at sentrumsplanen ikke begrenser handlingsrommet for slike tiltak.

-I budsjett 2013 samt vedtak i formannskapet 2013/5 heter det: "Mølen skal sikres som havneområde i tråd med næringslivets behov samtidig som hensynet til boligbygging på Tyska og Hollenderen ivaretas". Dette skal følges opp i sentrumsplanen ved å tillate havnevirksomhet sammen med annen egnet virksomhet på en slik måte at langsiktige behov ivaretas. Det pågående arbeidet med strategi for offentlig havnedrift på Mølen vil klargjøre eventuelle framtidige behov for mer detaljert regulering av området slik at havnedriften kan imøtekomme de forretningsmessige muligheter som finnes, blant annet med jernbanespor direkte på kaia.

-Forholdet til jernbane/ IC og regional transportplan bes ivaretatt i videre sentrumsplanarbeid ved å peke ut de arealene som etter Halden kommunes oppfatning bør brukes til slike formål.

Engasjementet har vært stort men en ser at bredden på deltakelse har vært begrenset. Spesielt profesjonelle aktører og sterke interessegrupper har engasjert seg. Andre grupper har ytret at de har vansker med å forstå plannivået og hva konsekvensene av ulike arealformål vil få for dem.

For å få til et bredere engasjement vil høringsperioden bli lagt opp som en prosess der man informerer, diskuterer og veileder på hvordan en kan lese planforslaget, og få litt nærmere informasjon på hvordan planforslaget vil påvirke sentrum. Administrasjonen vil ut fra dette hjelpe til med å forme innspill på planforslaget ut fra det befolkningen ønsker inn i høringsprosessen. Innspillene vil være en del av underlaget for endelig behandling av sentrumsplanen.

Barn og unges medvirkning:

Planprosessen ble innledet med at Risum Videregående skole ble utfordret på hvordan de så for seg et sentrum. Dette ble visualisert med modeller og bilder. Disse ideene er tatt med inn i planarbeidet og man kan se elementer i hvordan en tenker seg et sentrum.

For barne- og ungdomsskolen er det avholdt eget planverksted der man har brukt Norsk Form sitt opplegg for barnetråkk-registrering. I tillegg ble det lagt opp til en beskrivende del der elevene skulle få beskrive sine drømmer for hvordan de som voksne ville ha det med å bo i sentrum.

Høringsprosessen.

Man har valgt å legge opp høringsprosessen som en aktiv periode. Ut fra erkjennelsen av at planen kan virke abstrakt for mange før det foreligger noe konkret, vil man under høringsprosessen lage et planverksted i en av byens ledige butikklokaler over 1 måned. Her er det lagt opp et omfattende program med høring, hjelp til å komme med innspill, hjelp til å forstå planen, skolebesøk, politisk aktivitet rundt sentrumsplanen i lokalene, foredrag, dag med jernbaneverket, vegvesenet, fylkeskommunen, utbyggere o.l.

Planen vil ligge ute til høring i etterkant av dette for at alle skal kunne komme med innspill.

Analyser/delutredninger

Underveis i arbeidet med å gjennomgå tidligere planarbeid og forutsetningene som er lagt til grunn, så en behov for en bredere analyse av sentrum. Planarbeidet fra 1983 fokuserte mye på vern/bevaring og overordnede arealbruksprinsipper. Senere påbegynte arbeider har bygd på funksjoner, infrastruktur, tekniske og estetiske løsninger.

Dette planforslaget er en del av kommuneplandokumentene og skal bygge opp under de mål som er i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

Dette medførte at en i oppstartfasen måtte skaffe seg bedre kunnskap på de oppgaver og funksjoner som en må prøve å løse i planarbeidet.

Folkehelse, sosioøkonomiske forhold, flytting, arbeidsdeltakelse, boforhold, omsetningshastighet på ulike typer eiendomsforhold, eierstruktur, prisnivå på kjøp og leie, omsorgsbehov, barnehagedekning, arealbruk, skoleforhold/nivå/resultater, boligsosiale utfordringer er vurdert som faktorer for å bygge opp eller trekke ned måloppnåelse.

Arbeidsplassutviklingen i sentrum og handelsutviklingen har hatt fokus og har gitt informasjon om den ombygging som skjer innen sentrumsområdet. Spesielt dreining fra industri til handel og service.

Alle grøntområder i sentrum er registrert og det er foretatt en vurdering av biologisk mangfold for hele sentrumsområdet.

Forurensede områder og miljøpåvirkede områder, er registrert og innarbeidet i planforslaget.

Kunnskapsgrunnlaget legges til grunn for de løsninger som foreslås i planen.



Prinsipløsninger

Behovet for avklaringer på sentrale funksjoner innen sentrumsplanområdet har vært viktig. Forholdet mellom boliger, handel, næring, offentlig virksomhet o.l. har vært diskutert i sentrumsplanarbeidet. Plankartet har klare skiller mellom rene boområder og områder med blandet virksomhet.

For de blandede områder har en valgt formålsbetegnelsen - Sentrumsformål.

Beskrivelse på hva sentrumsformål er:

Sentrumsformål innbefatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, herunder nødvendige grøntareal til bebyggelsen. Dersom et av disse formålene ikke tillates, må det fremgå av bestemmelser. Sentrumsformål er mest aktuelt å benytte i overordnede planer (for regional- og lokalsentre). I reguleringsplaner vil det i de fleste tilfeller være mer hensiktsmessig å benytte formålene boligbebyggelse, forretninger og tjenesteyting hver for seg eller i kombinasjon enn å benytte sentrumsformål.

Ved å benytte sentrumsformål som formålsdefinisjon, ønsker en å legge til rette for at det i visse deler av planområdet er mulig å foreta rask ombygging som kommer av endringer i næringsliv og service. Endringer i handelsmønsteret er en av de største utfordringene for store deler av sentrum. For lav inntjening og redusert etterspørsel etter lokaler kan medføre forfall av sentrum, hvis ikke alle aktører samarbeider om å opprettholde handel i sentrum. Lokaler står tomme og det kan spekuleres i forfall, for på senere tidspunkt å søke om omdisponering. Dette er ikke et politisk ønske. En ønsker å komme i kontakt med utbyggere og gårdeiere tidlig for å diskutere mulig bruk.

Ved klare bestemmelser på at områdekarakter og form skal styre utvikling sammen med føringene som ligger i Aktsomhetskartet «Vernevurdering bebyggelse/område» håper en å få gode verktøy for å håndtere de endringer som kommer.

Tiltak for å nå målsettingen

Analysearbeidet som ligger til grunn for sentrumsarbeidet viste en rekke sosioøkonomiske ulikheter innenfor planområdet. En ser også en klar tendens til at unge familier bosetter seg i sentrum i etableringsfasen, for så å flytte ut når barna når skolealder. Sentrum sliter med den største gjennomtrekken av familier i Halden. Målsettinger i planprogrammet er ønsket om å få en mere stabil befolkningsbosetting, med flere barnefamilier som blir boende i sentrum. Dette for å få en jevnere befolkningsprofil. Dette ble pekt på som et av de viktigste målene å oppnå i sentrumsplanarbeidet.

Øke sentrums attraktivitet er det viktigste grepet som kan gjøres for å øke sjansene for at unge familier bosetter seg, eller fortsatt blir boende i sentrum. Dette forutsetter at det legges til rette for gode og attraktive boliger som sammen med fritidsaktivitetstilbud, lekeområder, aktivitetssområder og rekreasjonsområder kan konkurrere med boområdene rundt sentrum. Godt skole og barnehagetilbud er i denne sammenhengen en av de viktigste faktorene for å velge sentrum som bomiljø.

For andre aldersgrupper ser det ut som om sentrum oppleves som et attraktivt bosted. Dette begrunnes ofte ut fra nærhet til kollektiv-, kultur-, handels- og aktivitetstilbud ved å bo i sentrum.

Tendensen er at botilbud i sentrum går i retning av flere små og mellomstore leiligheter som retter seg til et voksent marked. Det er og har vært lite bygging av familieleiligheter i sentrumssonen. I områdene i ytre del av planområdet, er det hovedsakelig eldre fler-mannsboliger. Tendensen med gjennomtrekk i disse områdene er også klar, selv om den ikke er like stor som for indre områder.

Gjennom planarbeidet har en derfor lagt vekt på at botilbudet må ha flere leiligheter for alle grupper, men samtidig skal viktige funksjoner som barnehage og skole, samt aktivitetstilbud være gode og varierte i sentrum.

Ny barnehage i sentrum

Sentrum har i dag 5 barnehager. Ser en på behovet fremover, kan det med økt befolkningsvekst være behov for å legge til rette for en ny barnehage i sentrum.

Ut fra trafikk forhold og mulig ledig areal for en ny barnehage, vil en foreslå at det anlegges en ny barnehage i området Os/Hoffgårdløkka. Plasseringen er foreslått i det området som er nord for kirkegården. En barnehage i dette området vil ha lett adkomst fra nordlige og østlige områder, samt at barnehagen kan benytte seg av de friarealene som ligger på «Michelet fjellet» Planene for kirkegården



Eksisterende barnehager og lekeområder i sentrum

legger opp til at en kan skjerme en barnehage i dette området.

I tillegg er det behov for en mere sentralt plassert barnehage i sentrum. Denne kan plasseres i forbindelse med nye utbyggingsområder.

Nytt oppvekstsenter på Os

Diskusjonene og analysene viser at det viktigste trekket man kan foreta er å oppgradere skole og oppveksttilbudet i sentrum. Dernest å tilrettelegge for flere at flere familieeiligheter blir bygd i sentrum.

Sentrumsplanområdet er i dag delt inn i tre skolekretser og har to dedikerte sentrumsskoler. Os barneskole og Rødsberg ungdomsskole. Begge skolene har en alder på over 100 år og er ikke tilrettelagt for alle. Skolene har mangelfulle muligheter til å utvikle seg mot moderne pedagogiske arbeidsmetoder da byggene er svært statiske.

Tidligere rektor på Os skole, Per Ole Philstrøm har vært sentral i analysearbeidet rundt skolesituasjonen. Det har vært lagt stor innsats i å vurdere skolene sine fremtidsmuligheter og skolens plass i lokalsamfunne, for å bidra til en positiv utvikling for å holde og rekruttere flere barnefamilier til sentrum.



Norsk form sin rapport «Barnefamilier i sentrum», som analyserte en lignende problemstilling i Sarpsborg sentrum, peker i klar retning på skolens rolle i barnefamiliers vurdering for å velge å bosette seg og/eller forbli boende i sentrum.

Skolen vurderte sin egen situasjon som hemmende i en slik målsetting og kom med vurdering at vi bør etablere et nytt og moderne skole/oppvekstsenter i sentrum. Både ut fra pedagogiske argumenter og miljøargumenter.

I det videre arbeidet har skolens plassering og muligheter blitt et av sentrumsplanarbeidets viktigste fokusområder.

Halden kommune har samtidig som sentrumsplanarbeidet pågår, drevet et arbeid på fremtidig skolestruktur og behov. Uavhengig av dette har en fra et sentrumperspektiv, kommet til at det er viktig å ha en god skole i sentrum og at det er u hensiktsmessig å ha tre opptaksområder innenfor planområdet. Ved å samle dette til et opptaksområde (som er hensiktsmessig både i forhold til avstand til skolen og trafiksikkerhet), vil en få et bedre og mere forutsigbart rekrutteringsområde til skolen.

Skolesektoren var utfordret på hvordan samarbeidet mellom barne- og ungdomsskolen skulle være. Ut fra pedagogiske vurderinger så en ikke problemer med å samle sentrumsskolene til en skole for 1 -10 årsklasser. En slik skole vil for sentrum få om lag 560 – 600 elever forutsatt at rekrutteringen til ungdomstrinnet



skjer fra Berg og Os skoler. Planforslaget tar ikke stilling til dette, men har det som et grunnlag for å kunne dimensjonere et eventuelt byggebehov. Ungdomstrinnet fra Tistedalen skole kan bli overført til Risum.

Utfordringen i et «bebygd» sentrum, er å finne et skoleområde som er stort nok til å etablere en skole på og har trafikkforhold som kan tilpasses, slik at en kan etablere skole der. Ulike alternativer har vært vurdert og ut fra en helhetlig vurdering, samt mulighet for realisering innen planperioden, er forslaget at dagens kvartal som Os skole ligger i, settes i sin helhet av til fremtidig skoleformål for en sentrumsskole. Kvartalet har et areal på om lag 17 daa.

For å sjekke om dette er realistisk bestemte styringsgruppen seg for å invitere 3 lokale arkitektfirmaer til å komme med forslag til en mulighetsstudie. To leverte forslag. Begge forslagene viser at det tilgjengelige arealet var stort nok til å huse en skole med idrettsfunksjon som dekker behovene til 560 elever på 1 – 10 trinn.

Den videregående skoles behov for idrettshall kan bli løst på samme område. Alternativt kan en se på plassering nærmere skolen.

Mulighetsstudien viste også at det er mulig å gjennomføre dette, uten store inngrep i den eksisterende bygningsmassen som har vernegrad. Mulighetsstudien følger planen som vedlegg.

Halden Videregående skole

Halden Videregående skole er i fylkets forslag til skolebruksplan, ønsket samlet til en skole i sentrum. Møter rundt dette i forhold til sentrumsplanarbeidet, har avdekket behov for eget idrettsbygg som kan legges utenfor fylkets tomt på Porsnes. De øvrige behov som følge av en samling kan dekkes innenfor dagens tomt til videregående skole.

Dette sammen med ny skole sitt behov for idrettsbygg, gjør at man foreslår at idrettsfunksjonen for videregående skole og byskolen kan løses i fellesskap på grunn av manglende arealer rundt Porsnes.. Dette medfører at en får et tilbud om en dobbelt flerbrukshall i sentrum som byger opp under behovet for økt aktivitetstilbud.

Sentrumsplanarbeidet har tatt hensyn til dette og foreslår i planen et fremtidig areal for skole på Os. Dette kan medføre at Familiens hus og Halden bad (treningscenter) må flytte ut fra området. Realisering av skole må underlegges regulering umiddelbart etter sentrumsplanen er vedtatt, for å komme i rett dialog med eiere i området.

Arealene mellom Torgny Segerstedts gate og elva er ikke aktuelt å bebygge da de i dag er friarealer og aktivitetsområder, for skolen og byen.

Tiltak på dette området skal kun benyttes til aktivitet og anlegg som er åpen for alle.



Bymiljø og kulturarv

Halden kommune er spesiell. Med sin byplan fra 1826, nasjonale og lokale historie, har den en oppgave å ivareta i forhold til nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Riksantikvaren har pekt ut 3 områder som har nasjonale verdier. I tillegg er det under vurdering 2 nye slike områder. Alle ligger innenfor sentrumsplanområdet. Dette medfører at man innenfor disse områdene legger opp til at all bygging og utvikling skal forholde seg til de eksisterende forhold og underlegge seg disse. Dette gjelder stil, form, volum og materialbruk.

For nye områder vil en stå friere og kan benytte mer moderne formspråk, men man skal ta hensyn til og bevare den egenart som Halden sentrum har.

Boliger

Et sentralt mål med sentrumsplanarbeidet er å møte kravet til fortetting og økt andel boliger i sentrum. Målet fra kommuneplanarbeidet er at en i sentrum bør få på plass til om lag 1000 nye boenheter. Dette skal skje innenfor et område som også skal legge til rette for handel, næring, service og offentlige funksjoner. Målsettingen er ambisiøs, da det skal tilpasses eksisterende bymiljø og ivareta dette.

Ser en på dagens arealbruk, har et område som Os (på oversiden av Hannibal Sehesteds gate - ca 43 daa) om lag 230 boenheter fordelt på 145 boliger. Tomtene her regnes som små i Halden, men med god utnyttelse (omlag 30 %).

Borettslaget i Niels Stubs gate 1 og 3 båndlegger 4,5 daa. Har 70 leiligheter (54 til 67 m²). Her er det 3 og fire etasjer på bebyggelsen med parkering under fellesarealer og bygg. Utnyttelsen er om lag om lag 50%

Busterudgata borettslag har 97 leiligheter på størrelse mellom 60 og 100 m². 5 etasjer og dekker 7 daa. Her er utnyttelsen 35 %

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

I tillegg har en som målsetting at de nye boligene skal bidra til en bedre blanding i familiesammensetningen enn i dag. Dvs en skal legge til rette for familieboliger med barn. Dette setter store krav til fremtidig boligbebyggelse i forhold til størrelse på lekearealer, antall soverom, pris og opplevelse av attraktivitet.

Ombygging av aktuelle bygninger og mulig fortetting som ikke er nevnt spesielt i dette kapitlet, skal skje i forhold til de rammer som sentrumsplanens bestemmelser setter. Dette ut fra at en ønsker å ivareta det særpreget som Halden har i form og størrelse på bygg.

Omgjøring av eksisterende sentrumsområder

Nordsiden

Busterudgata borettslag

Åpne for at det kan bygges en blokk til på eksisterende parkeringsplass ved at parkering legges i underetasjen. Blokken bygges med samme volum som eksisterende blokker. Vil kunne gi om lag 30 enheter. I dag er arealet parkering for Busterudgata borettslag. Fremtidig disponering av arealet til boliger forutsetter at en legger nye og eksisterende parkeringsplasser i parkeringskjeller.



Essotomta

Be bygge tomta med boliger som har en høyde som står til øvrig bebyggelse i kvartalet (2+). Tomta er utpekt for sosial boligbygging. Tomta er om lag 1, 5 da. Bør gi om lag 15 boenheter. Arbeiderstredets opprinnelige løp frem til Violgata må gjenskapes.

Parkering skal vurderes tilrettelagt i kjellernivå.



St Joseph og p-plass sør for Vognmakergata.

Området er om lag 4 daa og ligger til rette for bolig og næringsutvikling. Ren boligbygging bør kunne gi opp mot 100 enheter. Parkering bør etableres i kjellernivå på hele området, Det skal også tilrettelegges for offentlig parkering. Kvartalets gesimshøyde er 10 m. Ved utbygging av området opp mot Vognmakergata skal det legges til rette for adkomst til St Joseph området.



Utbygging av områdene bør skje samlet og på bakgrunn av regulering som ivaretar adkomst, parkering og vurdering av mulig bruk av St Joseph. Parkering nord for Vognmakergata skal vurderes i i samme reguleringsforslag. Det skal vurderes parkering som 2. plans garasje.



Rødsberg skoleområde

Området er i dag benyttet til skoleformål. Planen legger opp til at skolen kan flyttes over til Os og skoleområdet blir gjenstand for ombygging. Tomten er om lag 8 daa. Det gamle skolebygget og rektorboligen har verdier som skal bevares i ombygging av kvartalet.

Området bør kunne gi opp mot 80 boenheter. Skal bygges ut som et helhetlig kvartal. Ny bebyggelse skal tilpasse seg

skolens uttrykk. Parkering legges under bakken. Kvartalets høyeste gesimshøyde er 18 m

Vegetasjon mellom hovedbygget og Kristian Augusts gate skal opprettholdes.

Kvartal med Sentrum bilservice og Frivillighetsentralen

Hele kvartalet legges ut som et ombyggingsområde.

Kvartalet har bygg som har en verneverdi,

parkeringsarealer, verksted og tannlegekontor. Kvartalet

fremstår i dag som dårlig utnyttet og med bygg som ikke

har noen helhet slik andre kvartaler i sentrum. Det er et

ønske at kvartalet får en bedre kvartalsform og en ønsker

ved å legge hele kvartalet ut som ombyggingsområde å

oppnå dette. Kvartalet bygges ut med boliger helt til

fortauskanten. Høyden i kvartalet i dag er 7 m. Denne

åpner man for å gå bort fra og lar kvartalet kunne

utbygges med 3+ (11m). Man ønsker at kvartalet utvikles som en enhet. Parkering løses som

underetasje. Offentlig parkering legges inn i kvartalet. Kvartalet er om lag 3.2 daa og kan gi om lag 45

boenheter. Uteoppholdsarealer inne i kvartalet kan om ønske løses på nivå 2. Utbygging skal ta

hensyn til bygg med verneverdi i Kvartalet.



Svenskegata - Jacob Blocks gate.

Tidligere benyttet til offentlige funksjoner og

serveringssted. I bakgård og under deler av

bygningmassen er det offentlige og private

parkeringsarealer. Arealet er om lag 3 daa. Sterkt fallende

ned mot Tista. Arealet er omkranset av viktige

sentrumsgater. Bebyggelsen inn mot Svenskegata og Jakob

Blocks gate er sentrale sentrumsbygg med verneverdi som

del av et miljø. Gateuttrykket (fasadene mot Svenskegata)

skal opprettholdes.

Disse bygningenes verdi må ivaretas. Spesielt forholdet

mellom Ankergården og Berg kommunehus bør

oppretholdes. Parkering løses under bakkenivå.

Høydeforskjellen i terreng gjør at en kan vurdere to plan med parkering. Mur mot Tista skal ivaretas.

Pranga sør for kvartalet skal opprettholdes som en klar forbindelseslinje fra byen til elva.



Innflyllinger på Nordsiden

Hougens gate (branntomta) – Bør bebygges med boliger som gir et sammenhengende preg med

Vaterland borettslag. Bør innlemmes som boligsosial bygging.

Området rundt Halden brannstasjon og parkeringsareal mot Folkets hus. – Byggegrunn som bør realiseres. Planen fastsetter sentrumsformål og parkering på 1. plan/kjeller. Behov for å opprettholde offentlige parkeringsplasser. Kan gi mulighet for å samle mer kommunal virksomhet i området.

Nils Ankers gate 2 og Kristian August gate 3 bør utvikles. Evt bør en følge opp bestemmelsene ved å etablere gjerder ut mot gaten. Dette for å bygge opp under kvartalsstrukturen.

«Bryggeritomta» mot rundkjøringen på Vaterland – bygge inn det åpne området slik at det blir en klar kvartalsdannelse ut mot Håkon VIIIs gate og Torgny Segerstedts gate. Gesimshøyde 8.5 m.

Sydsiden

Sydsiden har litt færre muligheter for fortetting eller ombygging. Hele bydelen ligger innenfor Riksantikvarens NB! Område Empirbyen. Dette gir begrensede muligheter og endringer bør kun skje som følge av utfylling av «hull» eller etter brann.

Planen legger opp til at det skal etableres et ringveisystem med tunneller som avlaster dagens kjørebro. Dette vil redusere behovet for dagens kjørebro og åpne for at denne eventuelt kan fjernes. Blir firefeltsbrua i planperioden fjernet, bør de frigjorte områdene ved søndre brohode stilles til disposisjon for gjenoppbygging av Kirkeparken og mulig parkering. Det er gjort vurdering om tidligere bebyggelse rundt Halden klubb bør gjenskapes. I vurdering opp mot andre behov på sydsiden som parkering og fellesarealer, har en kommet til at dette ikke anbefales.

Det eneste «hullet» er området for parkering til ny butikk i Olav Vs gate 5. Det er et klart ønske at bebyggelsen mot Olav Vs gate fullføres og det lages en fasaderekke inn mot Borbergata. Kvartalet kan bebygges med en gesimshøyde på 13 m. Uterom for boliger legges i 2. plan. Kan gi opp mot 30 boenheter.

Regulert område i krysset Toldbugata/Jernbanegata er prioritert for utbygging. Reguleringsplanen har en gesimshøyde på 9.5 m.

Bortfall av parkering, hvis området bygges ut, bør erstattes ved bygging av parkeringskjeller. Uteoppholdsarealer kan være på plan 2.

Kan gi opp mot 25 boenheter.



Større ombygningsområder

Innenfor planområdet er det en rekke større ombygningsområder som bør bygges ut hovedsakelig til boligbebyggelse. Dette er områder som i dag har annen bruk eller ingen bruk. Områdene skal bygges ut på bakgrunn av regulering. Unntak for dette er hvis området tidligere er regulert til boligformål (Coop – tomta på Grønland)

Områdene er:

Grønland – i dag er området regulert til industri og næring (En del av området er regulert til delt formål – deri også bolig) Området foreslås omregulert til sentrumsformål der bolig har hovedprioritet. Regulering må ta hensyn til forterrenget til Immanuelns kirken.

Området kan bygges ut med 5 etasjer (16 m gesimshøyde som kan gå opp til 18 m for oppbygg). En effektiv utnyttelse av området kan gi om lag 200 boenheter.

Gammel driftsbanegård – I dag disponeres området av Jernbaneverket. Hele området er om lag 21 daa.

Området deles i to områder. A er om lag 6 daa som settes av til kollektivterminal og parkering. Område B om lag 15 daa som settes av til sentrumsformål. En regner med at området har kapasitet til opp mot 150 boenheter.

Mølen – I dag er området havn og omlastingsområde med diverse jernbanespor. Området er ikke regulert. Området er om lag 60 daa.

I sentrumsplan er det sett på som et fremtidig mulig utbyggingsområde for bebyggelse. Når regulert veier og grøntområder er tatt ut, vil utbyggingsområde være rundt 40 daa. Et slikt område kan gi om lag 400 nye boenheter.

Inntil havnestrategien foreligger med avklaringer på forholdet mellom havnearealer og mulige utbyggingsarealer, skal området ikke utvikles som utbyggingsareal. Jfr. Formannskapetets føring av 24.10.2013 denne sier:

Mølen skal sikres som havneområde i tråd med næringslivets behov samtidig som hensynet til boligbygging på Tyska og Hollenderen ivaretas". Dette skal følges opp i sentrumsplanen ved å tillate havnevirksomhet sammen med annen egnet virksomhet på en slik måte at langsiktige behov ivaretas. Det pågående arbeidet med strategi for offentlig havnedrift på Mølen vil klargjøre eventuelle fremtidige behov for mer detaljert regulering av området slik at havnedriften kan imøtekomme de forretningsmessige muligheter som finnes, blant annet med jernbanespor direkte på kaia.

Tyska – Er under regulering. Byggearealet er om lag 17 daa. Under forutsetning av at en får bygge som foreslått i reguleringsplanen, vil det gi om lag 200 boenheter.

Hollenderen – er regulert for boligformål og vil ha en kapasitet for opp mot 100 boenheter.

Realisering

I et kortsiktig perspektiv kan en på nordsiden legge til rette for en fortetting på om lag 300 boliger i varierende størrelse fra 60 – 100 m². Dette er boliger som bygges i områder som **må** tilpasses byens historiske form og struktur.

På sydsiden er fortettingsmuligheten i eksisterende bebyggelse mere begrenset, men det ligger til rette for å kunne bygge om lag 55 boenheter uten større planmessige grep.

Slik reguleringsplanen i dag er for deler av Grønland, kan en etablere leiligheter på deler av området i dag. Potensialet her er 50 – 70 boenheter avhengig av størrelsen på disse.

I et litt lengre perspektiv, har en mulighet for å etablere om lag 550 leiligheter på områdene på Grønland, Tyska og Hollenderen.

Dette gjør at en innen for planområdet frem til 2027, kan fremskaffe arealer for om lag 1000 nye boliger.

I et fremtidig perspektiv, kan en ytterligere legge til rette for 650 – 700 nye boliger når Gammel Driftsbanegård og Mølen eventuelt klargjøres for utbygging. Dette forutsetter at forholdet rundt utvikling av jernbaneområdet for jernbane og fremtidig havnebehov, er klarlagt.

Nærings, handels og servicearealer

Det er et klart ønske at det skal etableres flere arbeidsplasser innen de virksomheter som er i byen og legge til rette for at det etableres nye arbeidsplasser i byen. Slik utviklingen har vært de siste årene, har en hatt en nedgang i arbeidsplasser på 8 – 10 % i perioden 2008 – 2013 (TØI sin rapport om arbeidsplassutvikling i sentrum av en del norske byer). Noen av disse har flyttet ut av sentrum til omkringliggende områder i Halden, mens andre har flyttet ut av kommunen.

Slik utvikling er uheldig, da den medfører mere pendling og behov for transport internt innen byområdet. Bærekraften til sentrum blir over tid svekket.

Næringsarealer – kontorer, servicebedrifter, småskala produksjon.

Planen skal legge til rette for at utvikling med å flytte fra sentrum kan snus. Hovedprinsippet er at store deler av sentrum skal ha sentrumsformål, slik at det legges til rette for at arbeidsplassene fortsatt kan opprettholdes, og at det kan skapes ny virksomhet med arbeidsplasser.

Prinsippet som skal følges ved bruksendring er: Næring nederst og bolig øverst.

En vil ved etablering av arbeidsplasser vise stor fleksibilitet ved bruksendring.

Handel

Handelsvirksomhet ønskes opprettholdt i Storgata og rundt Torget, og legger til rette for det gjennom egne retningslinjer for 1. etasje. En ønsker at denne skal ha åpne fasader. Det skal som hovedprinsipp ikke gis bruksendring til bolig i disse områdene for 1. etasje.

Bortfall av parkeringsplasser i områder tilknyttet disse handelsområdene, skal som hovedregel ikke tillates. Ved bortfall skal det fremlegges forslag til erstatningsområder.

Etablering av kjøpesenter skal kun skje innenfor den sentrumsdefinerte sonen i kommuneplanens arealdel.

Serveringsbedrifter

Det er ikke ønskelig med etablering av nye serveringsbedrifter i rene boligområder, selv om bygningen tidligere har blitt brukt til næringsformål, men som i dag ikke lengre nyttes til formålet.

Innenfor områder merket med sentrumsformål, kan det etableres serveringsbedrifter med alkoholumsetning og en åpningstid som går ut over kl 23. Serveringsbedrifter som retter seg mot lukkede selskaper kan etableres innen sentrumsformålet.

Hensikten med å etablere en egen sone for åpne skjenkesteder, er å minske konflikten mellom beboere og denne type virksomhet.

Bensinstasjon – bilpleie

Nordsiden har to bensinstasjoner. Det legges ikke opp til flere pumpeanlegg for bensin på nordsiden, da en anser at behovet i sentrum nord er godt dekket. På sydsiden er det i dag et anlegg. Ved omlegging av vegsystemet (tunell), ser en at dagens plassering kan være uhensiktsmessig.

Det er behov for anlegg på sydsiden og dette bør innarbeides i parkeringsanlegg/kollektivknutepunkt i området mellom Halden Stasjon og Jernbanegata.

Lekearealer

En viktig forutsetning for å øke andelen med barnefamilier i sentrum er arealer for lek og aktivitet i nærmiljøet.

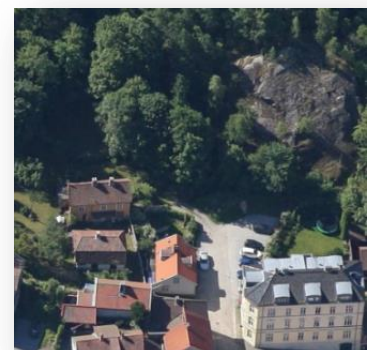
Det er gjennomført en kartlegging av eksisterende lekearealer og mulige nye arealer innenfor sentrumsområdet. Benytter en statens planretningslinje og viser et hierarki med nærlekeplasser som har et «nedslagsområde» på 200 m og aktivitetsplasser med «nedslagsområde» på 500 m vil dekningen være som vist i figur.

Denne figuren tar ikke hensyn til at det finnes 5 (6) barnehager i sentrumssonen som også benyttes som nærlekeplassområder utenom barnehagens åpningstider. Blir disse lagt inn i kartet, får en mye bedre dekning på nærlekeområder. Utfordringen vil være konflikten mellom barnehagens åpningstid og unger som kommer til området i denne.

Sentrumsplanen peker på **to nye** områder for lek på **sydsiden**. Dette er under festningen mellom Borgerskansen og festningens murer. Området er svært godt egnet for lek, da det har litt størrelse, har naturlige bakker og et flatere parti ned mot veien. Området er skjermet for trafikk.

Det andre området er i Rolandstredet inn mot friområdet mot festningen. Dette området ligger i enden av Rolandstredet og kan fungere som et nærlekeområde. Områdets topografi kan legge til rette for akebakke o.l.

Forslaget om to nye lekeområder på sydsiden henger sammen med at det fra før av er kun to plasser og en barnehage på denne side. Økning med to nye plasser vil bidra til at også denne delen får god dekning. Lekeplass i Borgerskansen vil kunne fungere meget godt



som skilekeanlegg på vinteren. Akebakke og skibakker kan lett legges til rette for her.

På **nordsiden** vil det bli opparbeidet **et nytt** lekeanlegg mellom Tyska og Hollenderen. Størrelsen på dette området er slik at det vil dekke funksjon som nærlekeplass og Aktivitetsplass.

Lekearealer i Busterudparken er vurdert. Med bakgrunn i at parken er en klassisk bypark fra siste halvdel av 1800 tallet og således at verneverdig miljø, ønsker en ikke å legge til rette for lekeapparater innenfor plenområder avgrenset av parkens grusganger. Lekearealer skal etableres i området mot Jacob Stuarts gate og mot Jacob Blocks gate. Anlegg på disse områdene i dag, kan vike for lekearealer.

Trafikksystem, Gatestruktur og Gatebruk

Sentrumspalten skal avklare videre utvikling av gatesystemet i sentrum og på en god måte sikre gode adkomstløsninger for beboere og virksomheter i sentrum.

Hovedveisystemet gjennom sentrum

To hovedveisystemer skjærer gjennom planområdet. Fra vest til øst Rv 21/Fv 21 og fra nord til sør Fv 22. Disse fungerer også som de store «mategatene» inn til sentrum fra omkringliggende boligområder.

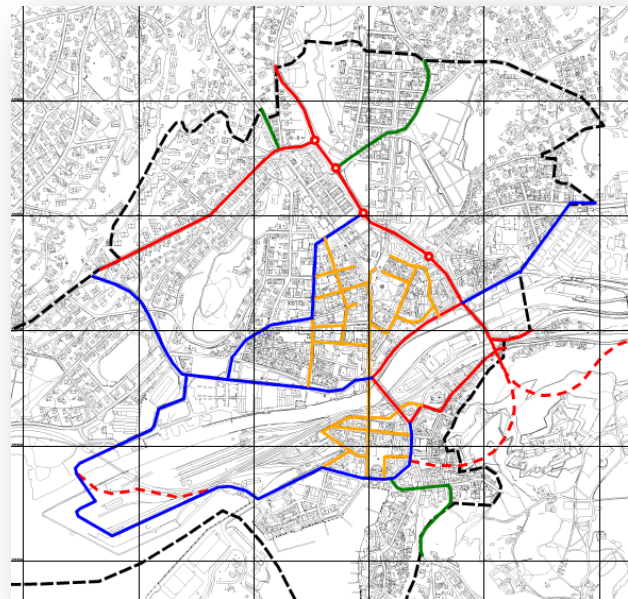
Hovedveisystemet har en årsdøgntrafikk som pr døgn gir om lag 15 000 kjøretøy gjennom Marcus Thranes gate. Om lag 20 000 biler gjennom Håkon VIIIs gate. Mot bybrua fra Vaterland rundkjøring om lag 17 000 kjøretøy. En stor mengde som til tider på døgnet medfører kødannelser. Spesielt for innkjøring på hovedveisystemet fra sentrumssonen.

Stadionbakken har tatt av for noe av veksten. Spesielt for den trafikken som skal inn mot handelsområdene ved Bakbanken og Høvleriet.

Planarbeidet har på nytt vurdert hovedveisystemet og mulighetene det ligger i dette. Det er en klar målsetting at en ønsker å redusere biltrafikken i boligområdet rundt Elvegata (Fv 22) og over Wiels plass. I tillegg skal en legge til rette for at påkjøring til hovedveisystemet skal skje enklere.

Planen legger opp til at Fv 22 skal kobles på Iddeveien med en tunell som går fra Vaterland bru (syd) og opp til Iddeveien (Fv 22) (ovenfor Iddeveien 27 - Gelenkfabrikken).

Ved etablering av tunell til Iddeveien, skal en utrede muligheten til å føre denne frem til Risumsletta. Festningens forterreng skal ivaretas. Eksisterende vei kan ved en slik løsning bli gang/sykkelveitrase inn til byen fra sør.



- | | |
|----------------|-------------------------------------|
| Rød farge - | Hovedveisystem overordnet |
| Blå farge - | Internt viktige sentrumsveier |
| Grønn farge - | Viktige «mateveier» inn til sentrum |
| Orange farge - | Interne sentrumsgater |



Tunellen sees på som et viktig virkemiddel for å bedre det historiske bomiljøet i Elvegata under festningen. Bomiljøet er innenfor Riksantikvarens NB! Register og byens tidlige 1800 talls bebyggelse.

Tunellen sees også i et større bilde for å bedre kontakten mellom syd og nord i Halden. Det er et stort behov for å sikre bedre kontakt med de områdene som ligger syd for sentrum, slik at fremtidig utvikling også skjer her.

Å skape et ringveisystem rundt sentrumsområdet er et overordnet mål i forbindelse med lokal og regional transportplan. Dette for å redusere trafikken i det sentrale historiske sentrum.

For å få til dette, må en få på plass ytre del av veinettet. I dag er nedstrøms bru på plass. Forbindelsen mellom øst og vest sør for elva løses med å ha et tunell-løp fra Vaterland og ned til krysset Adelgata/Olav Vs gate.

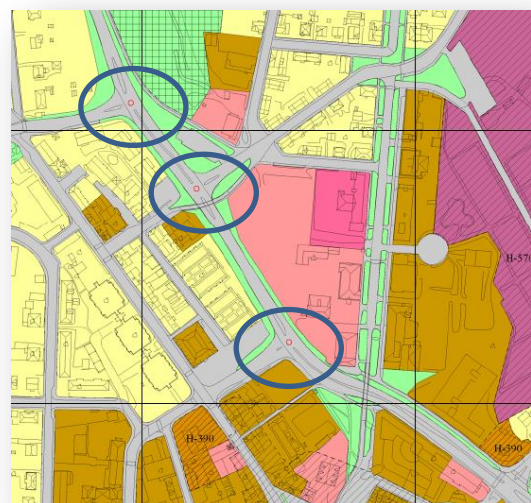
Innregulert vei over Mølen bygges og kobles på nedstrøms bru. Sentrumsplanarbeidet har vurdert de belastninger som økt trafikk i Tollbugata kan gi. En ser at trafikken kan oppleves som et hinder mellom sentrum syd og gjestehavna, spesielt i perioden april – september. Dette satt opp mot mulighet og nye problemstillinger som alternativt kommer ved å øke trafikkmengden i Kirkegata, Borgergata og Peder Colbjørnsens gate (Torget), gjør at en anbefaler Tollbugata som en del av ringveisystemet.

Påkjøring fra sidegater til Håkon VIIIs gate

Hovedveisystemet vil være det veisystemet som tar unna veksten i trafikk i årene fremover.

I dag har Håkon VIIIs gate en årsdøgntrafikk på om lag 20 000 kjøretøyer. Dette gjør at en allerede i dag har køproblematikk i kryssene Marcus Thranes gate/Håkon VIIIs gate, Hannibal Sehesteds gate/Håkon VIIIs gate og Vognmakergata/Håkon VIIIs gate.

I den fremtidige strukturen vil både Hannibal Sehesteds gate (tilførselsvei fra Gimle – Asak området) og Vognmakergata/Oscars gate/Repslagergata, være de viktigste interne veiene i planområdet for trafikk fra øst til vest. I planperioden må bedre kryssløsninger komme på plass. Dette løses gjennom rundkjøringer.



Forslaget fra tidligere reguleringsplan om å åpne Vallmannbakken for trafikk i krysset ved Garvegata/Håkon VII's gate, er ikke lengre aktuelt og legges ikke inn i planen.

Fremtidig perspektiv

I dag er hoved forbindelsen mellom øst og vest fra Vaterland over Wiels plass til Walkers gate.

Forbindelsen Vognmakergata, Oskars gate og Repslagergata vil bli hovedvei fra øst til handelsområdet på Høvleriet.

Når ringveisystemet er på plass blir det 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 kirkeparken og få tilbake de siktlinjene som Immanuel's kirken fortjener mot elven.



Trafikkreguleringer

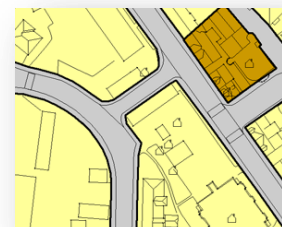
Det er visse motsetninger i å ønske bedre og raskere fremkommelighet, samtidig som en ønsker økt bosetning med flere barnefamilier i sentrum. Planen tar ikke mål av seg å ha bestemmelser på gatebruk eller trafikkreguleringer. Dette plannivået er ikke egnet til slikt detaljnivå. For å kunne ha handlingsrom og fleksibilitet til å foreta endringer uten en kommuneplanprosess, eller reguleringsplanprosess, foreslår en at slike tiltak blir gjennomført på grunnlag av kommunestyrevedtak på gatebruksplan.

Planarbeidet har sett på problematikken rundt Storgata nord med tanke på parkering og trafikk. Storgata nord er i dag gågate. Planen legger ikke opp til å regulere dette i planen. Kommunestyret kan vedta delt gategrunn hvis det er ønskelig.

Planarbeidet har sett på trafikkreguleringer som et middel for å legge til rette for gode bomiljøer og fremkommelighet for gående og syklende. Følgende tiltak bør vurderes i forhold til en gatebruksplan for sentrumsområdet. Dette er:

Forbindelse mellom Karl Johans gate og Busterudgata. Denne bør stenges evt gjøres enveiskjørt fra Busterudgata for å bedre skolevei og sykkeladkomsten ned Busterudgata.

Stenging av Wærns gate over Solbakk for å redusere gjennomkjøringstrafikk her. Dette vil gjøre det lettere å bruke veien som trygg skolevei og sykkeladkomst.



Enveiskjøring i Oscars gate fra Bakbanken til Teatergata. Dette løser en del vanskelige kryssløsninger (lite oversiktige kryss da husene ligger nært gateløpet og det er smale fortau) ved Øvre Bankegate og Tordenskjolds gate som er viktige kryss for syklende og gående fra

vest og inn mot sentrum. Innsnevring av kjørebane og bredere fortau, kan medføre bedre bomiljø på Banken og skape bedre adkomst til kinoen og Konservativen. Veitrafikken er et klart negativt moment for bruk av Konservativen som kulturarena.

Opprydding i krysset ved Walkers gate/Oscars gate er nødvendig. Her er innregulert flytting av Trafo ved gangfelt. Hvis ikke reguleringsplan for hele kryssløsningen med rundkjøring gjennomføres, bør trafo flyttes for å skape bedre oversikt for gående. Ved trafikkregulering til enveiskjørt gate i Oscars gate, ser en ikke behov for at krysset reguleres med rundkjøring.

Enveiskjøring i Violgata. I dag er trafikken ført opp mot Vognmakergata. Dette bør snus slik at en kommer til storgateområdet fra Vognmakergata.

Stenging av innkjøring til Adelgata fra Festningsgata. Trafikken fra Hov/Knardal bør ledes ned Festningsgata for å møte Olav Vs gate ved Kongens Brygge.

Gjennomgangstrafikk i Adelgata medfører en vanskeligere kryssavvikling i krysset Storgata/Peder Colbjørnsens gate/Adelgata. Ved etablering av tunell fra Vaterland og frem til Adelgata vil krysset bli enda er uoversiktlig med 6 veier inn i krysset. Dette kan bedres ved å etablere en rundkjøring.

Trafikkavviklingen i dette krysset skal skje gjennom reguleringsplan.

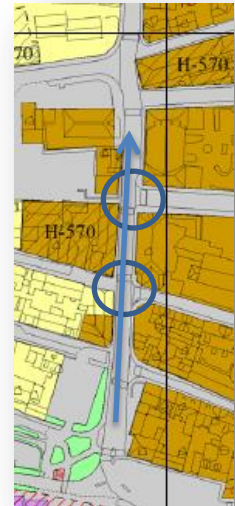
Hastighet er et virkemiddel for å gjøre bomiljøer trygge for gående og syklende. Boområdene i sentrum bør ha soner på 30 km/t.

Sykeltrafikk i sentrum.

Sentralt i sentrumsplanarbeidet har det vært å vurdere mulighetene for å redusere behovet for biltrafikk i sentrum og inn til sentrum, fra nære boområder. De topografiske forholdene for å redusere trafikken er ikke gode. Topografien gjør at de fleste boområder ligger høyere enn sentrum. Selv om det ikke er store avstander i luftlinje, vil de bratte bakkene oppleves som en barriere for økt sykkelbruk, spesielt etter endt handledtur eller arbeidsdag.

I tillegg er det ikke tilrettelagt gode sykkelruter inn til sentrum. Dette gjør at mange ikke vurderer sykkel som et alternativ. Innen selve sentrumsplanområdet er det gode muligheter for å ta seg frem på sykkel da det er små høydeforskjeller.

Parallelt med sentrumsplanarbeidet har Statens vegvesen arbeidet med å få på plass «Plan for hovednett for sykkeltrafikk for Halden». Arbeidet er en del av den nasjonale sykkelstrategien. Hovednettets struktur er mye sammenfallende med hovedveinetten i Halden. Vest – øst og nord syd. I tillegg er det foreslått «ringveistruktur» i de ytre store boområdene.



For sentrumsplanområdet er hovedgrepene i sykkelnettet, at en kommer inn fra vest gjennom Markus Thranes gate, fra nord Dyrendalsveien og Busterudkleiva, fra øst Gimleveien, Oskleiva og Tistedalsveien, fra syd Iddeveien og Knardalsbakken.

Denne strukturen er sammenfallende med de vurderinger som er gjort i sentrumsplanarbeidet. Sentrumsplanen følger de tiltak som plan for hovednett for sykkel legger opp til.

For den interne sykkeltrafikken i bysentrum, er det vurdert hvilke barrierer og problemstillinger som gjelder. Sentrum har en rekke hovedveier som omkranser det indre sentrumsområdet. I vest ligger Stadionbakken, nord Marcus Thranes gate, vest Håkon VIIIs gate og syd Tistedalsveien og Iddeveien.



Generelt kan en si at hovedutfordringen for sykkeltrafikken internt i sentrum, er å skape gode kryssinger av gater og klare veikryss. Denne problematikken er sammenfallende for gående.

Det er tre kryss som skiller seg ut i denne sammenhengen. Dette er kryssing av Stadionbakken ved Peder Ankers gate, kryssing av Marcus Thranes gate ved Oscar Borgs plass/Wærens gate og til sist krysset Marcus Thranes gate/Busterudkleiva.

Kryssinger over Håkon VIIIs gate er tilfredsstillende, da en kan benytte to gangbruer og to kryss som er klart definerte kryss med god oversikt.

På sydsiden er forholdene rundt Tistedalsveien og Iddeveien klare hindre. En tunell løsning fra Vaterland bro med firearmet rundkjøring før innslaget, vil klargjøre kryssinger i dette krysset. Tunell vil friggi Elvegata som en nærtrafikkgate og sykkelgate.

Tunelløp frem til Risum vil gi ytterligere muligheter for å legge til rette for gang og sykkeltrase langs eksisterende Iddevei. Dette vil løse hovedproblemene for sykkeltrafikk på sydsiden.

Sentrumsplanen slutter seg til tiltakene fra plan for hovednett for sykkel som må på plass, innenfor sentrumsplanområdet.

- Sykkelfelt langs Marcus Thranes gate frem til Krysset Busterudgata/Reissigers plass. Viktig å ta hensyn til problemene med krysset som er ved Reissigers plass.
- Etablering av sykkel fet fra Hannibal Sehesteds vei til Halden bad. Må sees i sammenheng med ny skole på Os.
- Sykkelfelt Halden bybru til Vaterland bru (Torgny Sejersteds gate). Her må en ta hensyn til den grønne strukturen langs Torgny Sejersteds gate som er svært viktig del av byens grønne struktur langs elva.
- Sykkelfelt fra Oscars gate og frem til Halden bybru.
- Sykkelfelt Vaterland bru og frem til Porsnesveien.

Sykkelparkering

Sykkelparkering i sentrum er fordelt med 42 plasser på nordsiden og 60 plasser på sydsiden. Nordsiden har 5 steder og sydsiden 2. Behovet for etablering av flere sikre plasser for å parkere sykkel er stort.

Skal en øke antall syklende må en sikre at det finnes gode plasser for sykkelparkering. Sentral plassering er viktig for å kunne ha tilsyn og sikkerhet rundt plassene. En bør som første tiltak utvide eksisterende plasser. Plassene som i dag har sykkelparkering kan uten store tiltak dobles.

En bør også legge til rette for el-ladeplass for sykkel ved Jernbanestasjonen, Biblioteket og Kjøpesentrene.

Myke trafikkanter/skolevei

Planarbeidet har vurdert og sett på forholdene til gående i sentrum. De fleste gater har gode fortau som brukes og fungerer. De fleste gater har dobbeltsidige fortau. Gangbruen over Tista mellom nord og syd er hovedåren for gangtrafikk mellom sydsiden og nordsiden. Det har blitt vurdert behovet for nye gangforbindelser. Spesielt fra Fiskebrygga og over til Jernbanestasjonen.

For ganglengden fra Tistasenteret til torget vil en bru fra Fiskebrygga til Jernbanestasjonen redusere avstanden fra 450 m til 300 m. I tid om lag 1. min. Hovedgevinsten ville være i forhold til Jernbanestasjonen. der «omveien» utgjør en forlengelse på 300 meter (3 min).

Kostnader og de tekniske utfordringer som kommer ved å krysse hovedsporet til Jernbanen. gjør at en ikke foreslår et slikt tiltak.

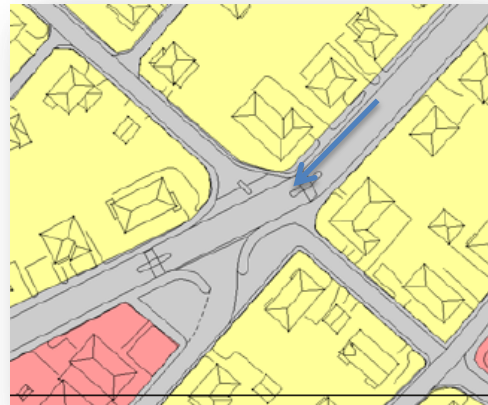
- Kryssing av elva blir lagt til de bruer som allerede finnes.

Skolevei til og fra Os skole og Halden Videregående skole er vurdert i forhold til sikkerhet og tilgjengelighet. En har ved skolestart og skoleslutt observert gang/sykel mønster til fra skolen og sett på de problemer som kan oppstå.

Hovedproblemene er kryssing av Rv/Fv 21 og Fv 22.

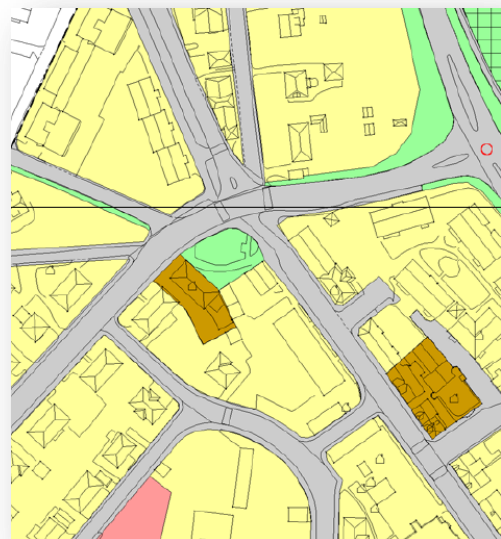
Kryssene langs Rv21 som det må gjøres tiltak ved er.

Kryss **Marcus Thranes gate/Wærns gate** er svært uoversiktlig for de som kommer ned Wærns gate og skal over krysset. Det må etableres bedre kryssing med større oversikt for de biler som kommer fra Reissigers plass. Innsnevringen som er i dag fungerer dårlig og større biler kommer ofte opp på fortau. Krysset er viktig passeringpunkt for skolebarn fra områdene opp mot Stangeløkka. Årsdøgntrafikken i Marcus Thranes gate er over 15 000 kjøretøyer i døgnet. Etablering av sykkelvei langs Marcus Thranes gate må ta hensyn til en utbedring av krysset før en etablerer slikt tiltak.



Ansvarlig Østfold fylkeskommune.

Kryss **Marcus Thranes gate/Busterudkleiva (Snippen)** er et av de vanskeligste og mest uoversiktige kryssene langs Marcus Thranes gate. For gående og syklende er dette hovedadkomst til sentrum fra områder nord for byen. Fire hovedløp for gående/syklende møtes i krysset. I tillegg er det et kryss som skal avvike fire hovedveier og tre «nærliggende lokalveier». Krysset har hatt utbedringstiltak for trafikk som kommer fra Busterudkleiva og skal vestover Marcus Thranes gate. Dette har lettet kødannelsen i Busterudkleiva, men medført et forverret forhold for gående og syklende



sin kryssing i rushperiodene. Dette må med tanke på at krysset fungerer som en av de viktige skoleveiene i området, gjøres noe med.

Ansvarlig Østfold fylkeskommune/Statens vegvesen.

I forbindelse med RTP har det vært vurdert rundkjøring i krysset. Dette er ikke anbefalt på grunn av fallende terreng. Lokalt har en spilt inn ønsket om å åpne for trafikk ned Busterudgata. I dag er det kun kollektivtrafikk som tillates fra Busterudgata og inn i krysset.

Det anbefales ikke å åpne krysset for kjøring inn til Busterudgata. Dette fordi en vil forskyve kryssingsproblematikken for trygg skolevei til krysset Busterudgata/Hannibal Sehesteds gate. I dagens trafikkbilde er denne kryssingen oversiktlig og trygg for både syklende og gående. Noe økt trafikk i Busterudgata vil endre på.

Krysset **Håkon Vils gate/Garvegata** er et oversiktlig kryss og tiltak i Vallmanbakken som hindrer gående og syklende i å komme for raskt ut i trafikken fungerer.

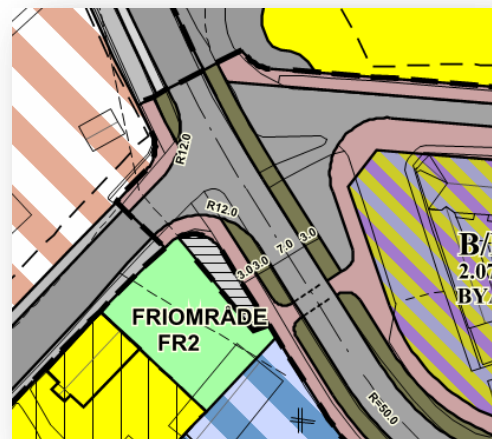
Hovedproblemet i dette krysset er busstoppet. Når biler og en til to busser står i bussfeltet og skal ut, skapes det ofte farlige situasjoner når gående krysser gaten øst for krysset. Busstoppet bør flyttes mot Vaterland bro.

Ansvarlig Østfold fylkeskommune.

Krysset **Peder Ankers gate/Stadionbakken** er regulert med kryssing nærmere rundkjøringen enn det som er dagens opparbeidelse. Krysset er en av hovedkryssingene for gang og sykkelnett inn mot byen. I og med at krysset ligger i «brykkpunktet» for Stadionbakken, oppstår det en del uheldige situasjoner når mye trafikk og kryssing av sykkel eller gående skjer samtidig. Når Tyska og Hollenderen blir bygd ut, vil kryssets karakter som skolevei forsterkes ytterligere. Dette medfører at det er behov for å gjennomføre kryssing av Stadionbakken slik som reguleringen viser.

Ansvarlig Halden kommune

Fortau langs Peder Ankers gate fra Refneveien til Stadionbakken. Fortau må etableres dobbeltsidig på denne strekningen. Slik det er i dag vil ikke strekningen fungere som gangvei til og fra de nye utbyggingsområdene.



Ansvarlig Halden kommune

I forbindelse med registrering i bevegelsesmønsteret for gående og syklende til og fra bysentrum, har en blitt oppmerksom på forhold som skaper uønsket bevegelse. Spesielt for kryssing av Stadionbakken ved Rødsveien. Det er gjort tiltak for å forhindre dette. Tiltaket er imidlertid for dårlig, da det fortsatt er uønsket kryssing her. Det bør rettes opp.

Vurderinger gjort i planarbeidet som ikke foreslås inn i planen.

Kryssing av Stadionbakken.

Det er gjort vurdering av planfri kryssing av Stadionbakken ved Rødsveien, for å gjenskape aksene fra Rødsfjellet til Rød Herregård og samtidig legge forholdene til rette for at denne ruten, kan bli hoved adkomst for gående og syklende til sentrum. Det er vurdert undergang eller bro.

Undergang vil medføre at vann- og kloakksystemet som ligger i Stadionbakken må senkes med 5 meter. Kostnaden til dette er vurdert som for omfattende.

På grunn av fallende terreng vil en gangbro over Stadionbakken, få en høyde som gir en bro-lengde på opp mot 200 meter, for å ivareta universelle krav. Den vil også bli et omfattende hinder for utsikt som pr i dag er for bebyggelsen på Fridheimjordet.

Hvis en ser bort i fra selve akseprinsippet, er det mulig å lage en broforbindelse som følger Stadionbakken ut mot byen og så krysser veien når fallet i bakken skaper rett høyde for kryssing, og så går tilbake langs Frognerbrakka til Rødsveien. Dette vil være et mindre inngrep i forhold til bakenforliggende bebyggelse, men skape et monumentalt uttrykk for trafikken opp bakken. Styringsgruppen har ikke ønsket å gå videre på denne løsningen.

Gjenskape Os Alle

Det har i mange sammenhenger vært pekt på at etablering av Håkon VIIIs gate i 1978 var uheldig for Os Alle, Den visuelle funksjonen denne alleen hadde i bybildet ble ved dette borte. Da man vedtok bygging av Håkon VIIIs gate i 1978, ble ulike løsninger for kryssing i Os Alle vurdert. Både bro som hadde som hensikt å bryte akseprinsippet, men også å videreføre alleen med en bro med trær. Kostnadsbildet gjorde at en falt ned på dagens løsning.

I forbindelse med planarbeidet er det vurdert om det er tekniske løsninger i forbindelse med Håkon VIIIs gate eller for Schultzebekken som skaper problemer med å senke Håkon VIIIs gate, for å lage et «lokk» som gjør det mulig å gjenskape den opprinnelige Os Allè.

Dybden på Shultzebekken er i området slik at en kan senke Håkon VIIIs gate med 2 – 2.5 meter. Dette vil ikke skape problemer for en eventuell rundkjøring i Vognmakergata/Håkon VIIIs gate.

Styringsgruppen har ikke ønsket å gå videre på denne løsningen.

Parkering

Parkeringsproblematikken er sentral for sentrumsplanarbeidet. En kan dele parkering inn i tre nivåer. Kommunale plasser med og uten betaling og private plasser.

Innenfor det sentrale sentrumsområdet (se kart) fordeler parkeringsplasser seg slik:

	Avgiftsplasser	Off. plasser uten bet	Private plasser	Sum
Nordsiden	450	720	1200	2370
Sydsiden	210	130	500	840
Sum	660	750	1700	3110

Som det fremgår av tabellen er det relativt godt med parkeringsplasser på nordsiden av sentrum for å dekke parkeringsbehov som kommer av arbeidsplasser, handel og service.

Sydsiden

I et kortsiktig perspektiv er det behov for parkering på sydsiden. Torget har opp mot 80 % belegg i betalingsperioden. Dette belegget går noe ned etter kl 17.00, men på grunn av Brygga Kultursal og serveringsbedriftene i området er det over 50 % belegg frem til 9 – 10 tiden på kvelden.

Det er sett på ulike muligheter for å øke parkeringskapasiteten på sydsiden. Ledig tomteareal er det lite av og en må derfor se på løsning med å bygge parkeringshus. Tomtearealer for bygging av parkeringshus vil gå på bekostning av bolig og næringsareal. Ønsker en å bygge ut tomte i krysset Tollbugata/Jernbanegata, må en skaffe 80 nye parkeringsplasser. Dette kan eks. løses ved å bygge parkeringskjeller, men den nye aktiviteten må også få sine plasser. Dvs. man må øke antallet. På Jernbaneområdet er det i dag om lag 300 plasser. Tar man i bruk disse arealene til utbyggingsområde, bør en skaffe tilveie 300 +. Det samme om en ønsker å fjerne parkering fra Torget.

Bygging av et parkeringshus mellom Jernbanestasjonen og Jernbanegata må ta hensyn til Godshuset og trærne mot Blokkhusgata. Det gjenstående arealet vil med 4 etg. P-hus få en kapasitet på 300 biler. I et slikt bilde vil en fort «spise» opp behovet for p-plasser, hvis områder blir bygd ned. Planen foreslår at området mellom Jernbanestasjonen og Jernbanegata, blir avsatt til parkeringshus og kollektivterminal.

Det er ønske om å få mer torgaktivitet, noe som medfører at en må ta bort parkering fra torget evt. deler av torget. Torget sin historiske betydning er sentral i byutviklingen. På tross av ønsket om mer torgareal, planlegger en ikke å fjerne dagens parkering fra torget, da en ikke i et kortsiktig perspektiv har arealer som kan etableres ny parkering på. En ønsker ikke å gjøre det vanskeligere for virksomheter på sydsiden ved å redusere antall parkeringsplasser, men ønsker at det praktiseres fleksible løsninger som tar hensyn til aktiviteter på Torget.

Når tunell kommer på plass, vil behovet for bruk av gatearealet i Olav Vs gate på strekningen Peder Colbjørnsens



gate til brofeste, leggs til rette for annet bruk av dette arealet. Dette åpner for at store deler av gategrunnen kan benyttes til parkering. Arealmessig kan en fremskaffe om lag 100 p-plasser. Velger man her å grave ned ett plan, kan kapasiteten bli ytterligere 200 plasser ved å bruke hele gatearealet som parkeringshus. Kostnadmessig er dette en rimeligere løsning enn å anlegge parkeringsgarasje under torget.

De begrensede muligheter som finnes for å løse fremtidig parkeringsbehov på sydsiden, gjør at en må vurdere fjellparkering når en anlegger tunell til sydsiden.

Nordsiden

Parkeringskapasiteten på nordsiden er vesentlig bedre enn på sydsiden. Belegget på avgiftsbelagte plasser er lavt over døgnet.

På nordsiden foregår den største utviklingen langs aksene Fisketorget – Høvleriet. Dette er aktivitet som genererer behov for parkering. Parkeringsarealet er begrenset og en vil få behov for nye arealer hvis aktiviteten på området økes. Dette må løses ved bygging av flere parkeringsplaner på eksisterende parkeringsareal evt. parkeringsanlegg under bakken. Siktlinjer som er når en kommer ned Stadionbakken, må ivaretas. Det er ønskelig at parkering i høyden blir plassert slik at en også for dette området får frem en struktur som de øvrige kvartalene i Halden. Parkeringshus må forholde seg til høyden på eksisterende bebyggelse.

I det sentrale området rundt Storgata er parkeringsbehovet ivaretatt av eksisterende plasser. En økende aktivitet ved Os, vil øke behovet for nye parkeringsplasser i området. En har vurdert at muligheten til å øke kapasitet på parkering på St Joseph tomta og arealene rundt Vognmakergata er gode. Her kan en ved utbygging av parkeringsarealer, legge parkeringsanlegg under bakken. Likeså er det muligheter til å øke kapasiteten rundt dagens parkeringshus i Håkon VIIIs gate.

Økt bygging av leiligheter er et mål. For å legge til rette for dette, kan en vurdere at L arsenhagen bygges ut til et toetasjes parkeringsanlegg, der ene planet legges ned i bakken. Anlegget tilpasses omkringliggende bebyggelse. Det ene planet kan avsettes til parkeringsplasser for beboere i området.

Frikjøpsordningen

Bestemmelsene har en frikjøpsordning for etablering av parkeringsplass på egen grunn ved innredning av leiligheter og utbygging. Dette skal fortsette og pengene skal avsettes i parkeringsfond for bygging av parkeringsløsninger i offentlig og privat regi. Betaling for frikjøp bør reflektere kostnaden for bygging av nye parkeringsplasser. Kommunestyret fastsetter nivå på frikjøpsatsen.

Parkering med hurtig-lademuligheter for elbil.

Behovet for ladestasjoner for elbil blir større og større etter hvert som elbil blir mer vanlig. Parkeringsarealer for slike biler, bør etableres på alle parkeringsanlegg på nordsiden og sydsiden. Behovet for hurtigladede er økende. Slike anlegg krever mere areal og tekniske installasjoner. Det foreslås at det etableres to slike anlegg i sentrum. På sydsiden bør dette plasseres ved tidlige taxi-bu. På nordsiden bør en legge dette til parkeringsplassen ved Frelsesarmeen i Repslagergata eller til Handelsområdet på Høvleriet.

Kollektivtrafikk

Fremtidig kollektivterminal er viktig for å få økt andelen som bruker kollektivtilbudet i forhold til bil..

Området mellom Halden jernbanestasjon og Jernbanegata er utpekt som fremtidig kollektivterminal.

Her skal jernbane, buss og taxi samles. Taxiholdeplass på torget opphører når kollektivterminal er etablert. Kollektivterminalen etableres i sammenheng med parkeringshus.

Bussholdeplasser innen sentrumsplanområdet er vurdert og en finner ikke behov for å endre denne strukturen. Busstopp i Håkon VIIIs gate ved Garvegata flyttes ut av krysset.

Bikkjetorget vil være det sentrale stoppet på nordsiden også i fremtiden.

Hele sentrumsplanområdet er innenfor gangavstand til kollektivknutepunktet og en foreslår av den grunn ikke interne bussruter innen planområdet.

Blå/grønne strukturer.

Halden var tidlig ute med å etablere og tilrettelegge for grønne strukturer i og i nærhet av byen. Allerede på midten av 1700 tallet kom parkene rundt nordsiden og sydsiden kirker. Disse var til etter den store bybrannen, de store viktige plassdannelsene i byen. Etter bybrannen fikk en nye plassdannelser. Det var skille mellom plassene som torget som ble satt med sten eller hadde grusdekke, og «grønne» plasser (parkene). Dette ble utover 1800 tallet endret da flere «torg» fikk beplantning og ble en del av parksystemet i byen.

I tillegg til de rene parkanleggene, fikk en etter brannen flere brede åpne plasser som ble beplantet med trær for å hindre brannsmitte. Ennå kan vi se rester etter dette langs Jacob Blocks gate og Tønne Huitfelds plass.

Etablering av boligområder rundt bykjernen har medført at sentrums kontakt med skogen og landbruksområdene rundt byen har blitt redusert.

Som en del av planarbeidet er det foretatt en kartlegging av naturtyper i sentrum som en videreføring av den biologiske kartleggingen i Tistadalen. Kartleggingen omfatter også større trær i private hager. Store trær og rekker med trær, er et viktig element i bybildet.

Fjerning av store enkelttrær i forbindelse med utbygginger/ombygginger skal vurderes opp mot registreringen av botanisk mangfold. Fjerning av trær i grøntområdene skal kun skje i samråd med kommunens miljøvernnavdeling.

Når en er innenfor planområdet ser på grønne strukturer, er de grønne strukturene planlagt og skapt. Disse danner sammen med de omkringliggende grønne områder, en nærhet som er en stor kvalitet for sentrum og de boområder som er her.

Man kan grovt dele dette inn i fire nivåer. Naturområdene (verneområdene), Større landskapsområder/parker, byparker og alleer og hager. Kirkegården og idrettsanlegg kan også sies og være en del av denne strukturen.

Som for kartleggingen av leke og aktivitetsarealer, er sentrum godt dekket med «grønne» arealer. Hovedutfordringen er ikke å fremskaffe flere arealer, men skjøtsel av de anleggene vi allerede har. Mange av områdene forfaller på grunn av manglende vedlikehold og reetablering av vegetasjon når trær dør. Små bevilgninger til dette arbeidet, kan løfte både lekearealene og parkene, slik at de blir et av de største bidragene til å heve attraktiviteten for å bo i sentrum.

Naturområder

På nordsiden er det to naturområder som strekker seg inn mot planområdet. I vest er det Remmendalen og i nord Schultzedalen. Begge dalførene er vernet. Remmen gjennom statlig vern og Schultzedalen gjennom regulering.

Mot syd/øst er det Fredriksten festning med sine forterreng som er den mest synlige grønne strukturen inn mot sentrum. Helt i syd strekker Sør Halden seg mot Eskeviken med sine jordbruksområder.

For å binde byen sammen med disse områdene er det opparbeidet en rekke stier som strekker seg fra byens torg og ut i naturen. Kyststien strekker seg gjennom byen langs fjorden. Gjennom byen er det sti til Høiåsmarka som går gjennom Schultzedalen og mot øst er det sti som følger Tista opp til Ertemarka. Slyngveien er stien som går opp mot parkanleggene i festningen.

Den grønne strukturen inn mot byen, er i all hovedsak vernet og vil ikke bli berørt av ny utbygging.

Større landskapsområder/parker.

Rødsparken er en stor privat hage som er tilrettelagt med hageanlegg og landskapspark. Området er en del av Rød herregård og åpen for alle. Et mye brukt parkanlegg av alle deler av befolkningen. Området er spennende med bratte knauser, utsiktspunkt, store trær, dyreliv til den svært strukturerte barokkhagen med sine prydplanter, dammer og lysthus.

Som «grønn» kvalitet i byområdet er dette anlegget av høyeste verdi. Anlegget har direkte kontakt med Remmendalen og Iddefjorden. Ved utbygging på Tyska og Hollenderen er det svært viktig at kontakten mot Iddefjorden blir ivaretatt på en god måte. Hele området er foreslått lagt ut som vernesone kulturvern.

Rødsberget er neste store grønne område. Var et fremskutt forsvarsanlegg under krigene på 1700 – tallet, men i 1872 begynte man å plante til berget med bjørk. Her ble anlagt lysthus og var byens møteplass for sommerens dansefester. I dag er det reist minneste for falne fra siste krig og andre hendelser. Området brukes i dag som i tidligere tider, men er preget av at stier, veier og skogen ikke blir tatt vare på. Enkel tilrettelegging vil heve kvaliteten på området.

Det tredje store synlige grøntområdet er «Michelet fjellet» som ligger på høyden over Os Kirkegård. Området er vernet, men utbygging i områdene rundt har medført at stiene inn i området har blitt mindre synlige. Enkel tilrettelegging av sti fra Axel Dahls Terrasse og Fjellstua vil øke tilgjengelighet til området, og bør anlegges. Utsikten er som for Rødsparken og Rødsberget vid over byen, fjorden og landskapet.

I forbindelse med utbygging av Tyska og Hollenderen skal det anlegges et større parkområde mellom de to utbyggingsområdene. Parken skal danne en videreføring av Rødsparken ned mot sjøen (Rødsbryggen). Opparbeidelse av parken skjer samtidig med utbygging av første utbyggingsområde. Utbyggingsområdene skal inkludere allment tilgjengelig friareal langs fjorden og sikre Kyststien ut til Remmen.

Parkene i byen

Hagetradisjonen kom tidlig til Halden og allerede før 1850 begynte man å diskutere etablering av en større bypark. Den nedlagte kirkegården på Busterud ble diskutert som et aktuelt område. En begynte å bruke kirkegården som park på 1860 tallet, men det var først da husrekka inn mot Storgata brant i 1870 at **Busterudparken** fikk sin nåværende form. Fra 1870 var alle graver fjernet og området ble formelt park. I 1876 kom paviljongen på plass og parken fikk sin endelige utførelse etter datidens viktorianske form. Parken er slik den fremstår i dag byens mest sentrale og viktige parkanlegg. Busterudparken er markert som hensynsone kulturvern i planforslaget. Noe som medfører at en skal utøve stramt skjønn ved nye tiltak i parken.

På samme tid blir det opprettet flere parker og hageanlegg i Halden.

Strandparken (tidligere Peder Colbjørnsens park) ble etablert på elvebredden opp mot Kaken og de nye fabrikanleggene der. Byens borgere bygde parken på dugnad og parken fikk sitt eget serveringssted. Parken hadde preg av å være en park med mye trær. I dag er området aktivitets

På sydsiden fikk man **Knardalsparken** på midten av 1800 tallet. Et parkanlegg som strekte seg fra Knardal gård og ned mot Stangsplass langs Knardalsbakken. Ennå kan en se restene etter denne parken, men området er ikke skjøttet. Området har et stort potensiale til å fremstå som et lite parkområde. Ved åpning av den opprinnelige Knardalsbakken som gangvei fra byen og opp mot Knardal, vil man få en hyggelig adkomst ved inngangen til sentrum.

Foran Immanuels kirke ble **Kirkeparken** anlagt rundt 1900 og var byens eneste og første lekepark, frem til 2. verdenskrigs slutt. Parken var en grusplass. Plassen lå inntil Ohmes plass som hadde parkmessig oppbygging med gress og beplanting. Mye benyttet på 17. mai og andre «festdager». Plassene ble bro og trafikkareal på begynnelsen av 1960 tallet, når motorveibrua ble anlagt.

I et fremtidig perspektiv når kjørebros eventuelt fjernes, er det en målsetting at Kirkeparken skal fremstå og på nytt fremheve kirkens plass og betydning i bybildet. Planen legger opp til en vernesone foran kirken som forberedelse til dette.

Hageanlegget rundt Ebenezer sykehus på Porsnes, ble også formet som en park. Man kan enda se restene fra dette rundt Halden Videregående skole. Området er sterkt bebygd og det vil være vanskelig å få parken tilbake. En må sørge for at ved utvidelse av skolen greier å beholde den tidligere parken som et hageanlegg for skolen. Området har en rekke trær med høy naturverdi.

Tidligere parker

En del plasser som tidligere hadde funksjon av plass og inngikk i byens grønnstruktur og parkanlegg, har senere i bilalderen fått ny funksjon og blitt redusert på grunn av kravene som har kommet av økende biltrafikk og nye veistandarder. Dette er:

Landsbergs plass fikk hovedveien til Knardal over plassen og denne opptar mesteparten av plassen. Resterende areal er avsatt til veiformål.

Restarealet er så lite at det å opparbeide plassen ikke har noen funksjon.

Geddes plass var planlagt som en avslutning av byen mot bygdene rundt. Ble senere avløst av Reissigers plass. Geddes plass er deler av parkeringsanlegget til Busterudgata borettslag og veiforbindelsen mellom Marcus Nilsens gate og Busterudgata.

I planforslaget er dette området pekt på som en fortetningsområde med boligbygging.

Olav Vs plass ligger ved innkjøringen til Hannibal Sehesteds gate. I dag er plassen et veikryss. Det er planlagt å bygge krysset om til rundkjøring. Arealer og miljø for gjenskaping av plassen til det den var som porten til Schultzedalen er enda mulig. Forutsetter flytting av miljøstasjon og parkering. Gjenskaping av plassen blir å ta opp ved regulering av rundkjøring.

Ved etablering av et oppvekstsenter i området foreslår en at området brukes til parkering. Inngangen til Schultzedalen skal innpasses i området.

Håkon VII's plass ble ødelagt da man bygde Østre Tangent (nå Håkon VII's gate). Plassen lå foran badets inngang inn mot den katolske kirken. I forbindelse med vurdering av å bygge lokk over Håkon VII's gate ble gjenskapelse av plassen et tema.

En foreslår ikke dette i denne planperioden, men muligheten er teknisk gjennomførbar og blir å ta opp ved en senere revidering av planen.

Tista plass på Damhaugen - fremdeles en liten park med et lekeområde.

Kristian Vs plass (Bikkjetorget) Hadde opprinnelig fontene for vann til hestene, men var hovedsakelig en plass uten vegetasjon. Senere er her plantet trær. Plassen brukes hovedsakelig som parkering og holdeplass for Taxi på nordsiden. Nordsiden (hoved) busstopp er lagt til plassen. Plassen fungerer og bidrar til dekke de behovene som er for parkering i området. Det foreslås at plassen opprettholdes som parkeringsplass slik den er i dag.



Parker i de nye byområdene etter 1900.

Ved reguleringen av de nye byområdene i 1925 (Planen Rødsbryggen – Asakveien), la man opp til flere plasser og monumentale bygninger. i de nye by arealene. Os regulering ble bakt inn i disse planene og det ble en helhetlig plan for områdene som omkranser sentrumsplanområdet i nord.

Da Os ble bygd ut i perioden 1910 – 1930 var Os Alle den sentrale gaten. Alleene skulle strekke seg fra Busterudparken og ende opp i **Borgerparken (Rundingen)**. Gaten ble planlagt som en grønn gate med gressbakker og allè. Borgerparken fikk springvann, parkanlegg og granittmurer. **Christian Sindings plass** dannet midtpunktet på alleen. Her krysset Hannibal Sehesteds gate, før den gikk over i Kirkegårdsgata og Asakveien. Plassen ble i likhet med Os Alle utformet som et parkanlegg. Plassen bør reetableres som park, da den inngår i et av de viktigste grønne dragene i sentrum.

Ser en på reguleringsarbeidet, var **Oscar Borgs plass** og **Reissigers plass** sentrale monumentale plasser. I en tid men mindre trafikk, var plassene viktige møtestedet for nabolagene. De hadde funksjon som markering av ankomst til byen (fra landdistriktene) og fikk utforming som park/hageanlegg for å vise dette tydelig. Begge parkene er i dag krysset av en av byens mest trafikkerte gater og fungerer som veikryss. Reissigers park har en urban/grønn utforming som fungerer godt. Oscar Borgs plass er gategrunn og et stort veikryss. Krysset fungerer dårlig og en bør utforme krysset på nytt, slik at sikkerheten blir ivaretatt på en bedre måte enn i dag. I den forbindelse bør en reetablere den gamle parkens stramme form.

Alleer og Private hageanlegg

Alleene er en del av den offentlige grønne strukturen. I Halden har en i dag tre stor strekninger med dobbeltsidig alleer. Hovedgata er Os Alle med sin stramme struktur med parkanlegg i begge ender og på midten. Et



fantastisk anlegg som krever streng håndtering for ikke å få forringet kvalitet.

Herregårdsalleen leder oss inn til herregården i god tradisjon, og poplene langs Walkers gate som markerer et klart skille mellom boligområdene på Banken og handelsområdet langs Tista.

I forbindelse med arbeider på Os kirkegård, ble alleen langs Kirkegårdsgata hugget ned. Årsaken var alder på trærne. Alleens historiske tilknytning til etablering av Os Kirkegård og parkutforming, gjør at gjenskaping av alleen bør ha høyeste prioritet tidlig i planperioden.

I tillegg er det en rekke ensidige beplantninger langs gater i byen. De viktigste og mest sentrale er Storgata langs Busterudparken og Kristian Vs plass (Bikkjetorget),

BYROM OG PLASSER

Halden sentrum har en rekke byrom og plasser som har en historisk forankring. Plassene er urbane da de opprinnelig ikke ble anlagt som parker, men hadde andre funksjoner. I planarbeidet er disse vurdert ut fra funksjon og hvorledes disse fungerer i dag. En rekke av plassene har endret funksjon fra det opprinnelige, men ingen er nedbygget, eller blir foreslått nedbygget i planperioden.

I planarbeidet er plassene vurdert i forhold til opprinnelig struktur, utsatt for nedbygging/omforming, bruk, møblering og dekke. Plannivået er ikke slik at det fremmes forslag til detaljplanlegging på fremtidig bruk, møblering eller utforming. Dette må gjøres ut fra egne planer for hver enkelt plass på bakgrunn av ønsket fremtidig bruk. Med unntak av Sven Elvestads plass er alle plasser og byrom markert som gategrunn. Det forutsettes at det utarbeides egne gatebruksplaner for alle plassene i planperioden.

Etter 1900 har det kun kommet til en ny plass – **Sven Elvestads plass** - som ligger mellom Kulturskolen og Fredrikshalds teater. Plassen var opprinnelig en skolegård og bakgård. I dag binder plassen Kulturkvartalet sammen. I forbindelse med vurdering av Kulturkvartalet, er det lagt frem to alternativer. Ett alternativ er å utvide plassen med branntomta i kvartalet og parkeringsplassen, det andre er å beholde plassen som i dag.

Wiels plass – i dag hovedsakelig gatekryss, Fremtidig fjerning av kjørebros vil åpne for utvidet bruk av området som plass.

Fiskebrygga – Tidligere torgplass, benyttes i dag som parkering hele året og aktivitetsplass i sommerhalvåret. Blandingsbruken oppleves som grei. Bedre møblering vil kunne heve plassens attraktivitet ytterligere.

Torget – fikk rundt 1860 sin nåværende form og størrelse. Senere års inngrep som føring av Storgata over torget, beplantning og toalett, har endret det opprinnelige torget mye. Dagens bruk til parkering er vurdert i planarbeidet. Behovet for parkeringsplasser på sydsiden er stort og før en får parkeringshus, er det ikke aktuelt å fjerne parkering på torget. Virksomhetene rundt torgets behov for utearealer kan løses ved å endre på disponeringen av arealet. Dette krever ikke tekniske inngrep og skal gjøres gjennom en gatebruksplan for torget. Gatebruksplanen skal også vurdere om en på sikt skal fjerne installasjoner som ikke hører til på det opprinnelige torget.

Kristian Vs plass (Bikkjetorget) - opprinnelig et gatekryss med vanningsplass for hester. I dag utformet som et parkeringsanlegg, busstopp, taxiholdeplass og gategrunn. Inn mot Storgata er det beplantet med trær for å markere skille mellom parkering og gate. Endringer på bruk, møblering og belegning tas opp som egen gatebruksplan.

Jernbaneplassen - møtestedet mellom lokale skyssmidler og jernbanen. Urban plass. I forbindelse med nytt kollektivknutepunkt i området bør det utarbeides egen gatebruksplan for området.

Johan Stangs plass – «branngate» og møtestedet der «Idd møter byen». En forlengelse av Knardalsparken. I dag et veikryss, parkering og inngjerdet lekeplass. Lekeplassen bør utvikles/opprustes.

Tønne Huitfelds plass – «branngate», i dag parkeringsareal. Planting av trær for å vise opprinnelig funksjon for plassen bør gjøres.

Tungegården – opprinnelig veikryss der hovedårene ut fra nordsiden brofeste møtes. Et byrom som er utviklet til en liten park med sitteplasser, beplantning og skulptur. Anlagt rundt 1920. Byrommet bør utvikles. Dagens lokalisering av kommunens administrasjonsbygninger er rundt plassen.. Det bør lages egen gatebruksplan for området.

Tistaelva

Et av Haldens absolutt store aktivum er Tista som renner gjennom byen og har vært grunnlaget for at byen ble lagt her. Bidratt til byens utvikling og historie, lenge før Fredriksten Festning kom til å trone over byen.

Tista er byens viktigste Blå – Grønne struktur. Langs elvebredden er det nå mulig å vandre på begge sider (med unntak av 150 m fra Halden stasjon til Halden bybru) av elvebredden. På nordsiden av elva, er det i hovedsak tilrettelagt promenade på trebrygger mellom bebyggelsen og elva. På sydsiden er det mere variert terreng. Grusveier langs jernbaneområdet, trebrygger og stier over Grønland.

Hele området ligger til rette for at det kan anlegges gode løsninger med universell utforming. Det er parker, naturområder og urbane områder langs hele elvebredden. I alt kan det tilrettelegges 4 km med elvepromenade/sti.

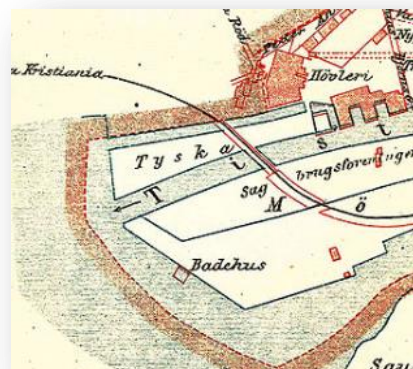
Planen legger opp til at hele elvebredden er avsatt til friareal. Tilrettelegging har hovedprioritet i planperioden. Hele strekningen skal opparbeides med tanke på at alle grupper skal kunne bruke denne. Tista er en lakseførende elv og det skal tilrettelegges for flere fiskeplasser.

Fra Tistas munning på nordsiden (Tyska), går Kyststien langs Tyska og Hollenderen og forbinder elvepromenaden med Remmendalen. Ved utbygging på Tyska og Hollenderen skal Kyststien ivaretas.

Fra Porsnes og østover går stisystemet til Ertemarka.

Elvepromenaden er en viktig del av byens stisystem og kontakt med store rekreasjonsområder.

Fra jernbanesporet og ut over Mølen er det i planen satt av et areal til Grønnstruktur som en buffersone til bebyggelsen på Tyska, Dette for å imøtekomme føringen på arealdisponering på Mølen gitt av formannskapet 24.10.2013. Arealformålet tillater at det etableres park, lekeområder, idrettsanlegg og friområder.



Indre havneområde

Fra Mølen til Indre Havneområde, er det gode muligheter for å kunne gå, spasere eller oppholde seg langs sjøfronten. Langs hele Langbrygga er det i dag som da en begynte å anlegge utfyllingsområdet, en blå/grønn struktur. Nå for å skape et miljø, mens man i tidligere tider plantet trær her for å binde bakken. Området veksler mellom grønne områder og urbane områder (den gamle granittkaia). Tiltakene en kan foreslå, er utfylling av tre-rekkene med flere trær.

I den indre delen av Havna er det gjestehavn.

Planprosessen har vurdert å føre den blå-grønne strukturen på sydsiden av havnebassenget frem til Sørhalden og Verven.

Etter flere vurderinger av bygningsmiljøet og gatene på Sørhalden med Skippergata, Sølvgata og Gamle Sørhaugen at de har så store kvaliteter, at det ikke foreslås å lage forbindelseslinje i vannkanten. Denne ville i så fall måtte etableres på brygger utenfor bebyggelsen.

Hageanlegget på Huitfeldts holmen med hovedhuset har så stor verdi slik det i dag ligger, at en ikke vil berøre anlegget. En legger opp til at hovedleden skal følge gatene gjennom Sørhalden slik opprinnelig bystruktur legger til rette for. Gjennom smågatene er det mulighet til å komme ned til havnebassenget på flere steder. Denne strukturen skal ikke nedbygges, men fremheves som et aktivum for området. En vil se positiv på ytterligere tilrettelegging for at allmennheten skal komme ned til sjøen.

Småbåthavn

Halden har i dag om lag 500 båt plasser for fritidsbåter innenfor planområdet. Hovedanleggene er i Indre havnebasseng og Tista.

Indre Havnebasseng

Det foreslås at anleggene på Sørhalden beholdes som i dag. En utvidelse vil skape mer trafikk og behov for parkering. Området tåler ikke en slik utvidelse.

På nordsiden (Langbrygga) er det i dag om lag 160 plasser. Heller ikke her foreslår en økning i antallet, da det ikke ligger til rette for mere parkering.

For alle eksisterende småbåter i indre havnebasseng, er det ikke opplagsplasser på land (dvs båtene må fraktes ut av området utenom sesong).

Nye båtplasser i Indre Havnebasseng.

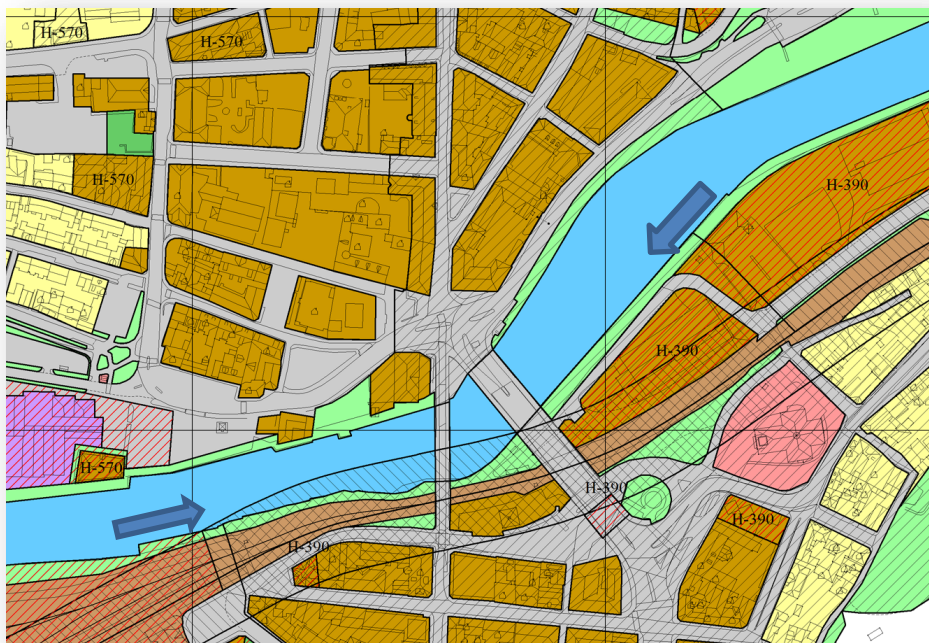
Økning i antall båtplasser anbefales lagt til Sauøya (gammelt slipområde) i Indre Havnebasseng. I dag regulert til Havn i sjø. Etablering av nye plasser her ansees ikke å belaste boområdene i planområdet vesentlig og lokale veier har kapasitet til å ta unna ny trafikk (ytre Havnevei og Jernbanegata).

Området mot Eskeviken anbefales det ikke nye båtplasser, da dette vil belaste trafikken gjennom Sørhalden ytterligere. Dette er ikke ønskelig.

Båtplasser i Tista.

På bakgrunn av friluftsinnteresser (fiske, tur, rekreasjon) og behov for nærliggende parkeringsarealer, foreslås det ikke å anlegges båtplasser øst for Halden bybru på Tistas nordside.

På Tistas sydside kan det anlegges båtplasser fra gangbrua frem til Stasjonsområdet (rett utenfor stasjonsbygningens eksisterende bryggeanlegg). Anlegget må anlegges på utsiden av dagens vegetasjonsbelte og ivareta dette. På sydsiden av Tista skal det ikke anlegges båtplasser øst før dagens båtplasser.



På Tistas nordsiden fra nedstrøms bybrua, kan det anlegges båtplasser frem til jernbanebrua. Utenfor denne skal det ikke anlegges nye båtplasser.

Båtplasser på Hollenderen

I reguleringsplanen for Tyska/Hollenderen er det lagt til rette for ny småbåthavn med anlegg på land. Dette anlegget skal betjene blant annet ny bebyggelse på Tyska og Hollenderen. Dette for å begrense «fremmed parkering» inn på området.

Småbåtanlegg på land

Det har vært sett på muligheten for å legge til rette for småbåtanlegg (verksted/slipp/lager) på land innen planområdet. Dette anbefales ikke. Nytt sentrumsnært anlegg anbefales lagt på Sauøya ved dagens slipp).

Opprusting av parker/plasser

Halden har et stort utvalg av parker og plasser innenfor sentrumsplanområdet. Det foreslås kun etablering av en ny park ved Konservativen. Dette med hensikt å utvide Konservativens uteområde.

I tillegg foreslås det å sikre to lekeområder (Borgeskansen og Rolandskansen) for å få bedre dekning av nærlekeplasser på sydsiden.

Hovedutfordringen er å istandsette de parker og plasser som man har til attraktive funksjonelle plasser. For enkelte plasser er det små grep som skal til for å høyne kvaliteten. For andre er det store grep som skal til for at de skal fremstå i fordums prakt.

Planforslaget er at en hvert år i planperioden skal istandsette en park/plass.

Prioritert liste:



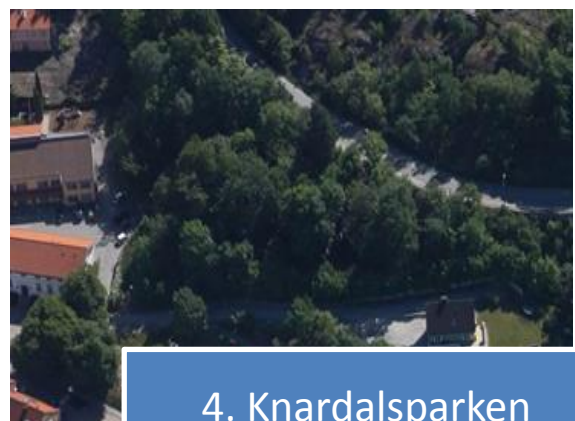
1. Tungespissen



2. Borgerparken
(Rundingen)



3. Osvar Borgs plass



4. Knardalsparken

Kulturkvartalet

Kulturkvartalet var et begrep som oppsto på midten av 1990 tallet. Hensikten var å lage plan for utvikling og aktivitet, i en rekke kulturbygg som var sentrert rundt Teatergata og Tordenskjolds gate. Byggene ligger der i dag og har noe lik aktivitet og struktur som tidligere.

Siden planen ble laget har det blitt bygget egen kultursal på sydsiden. Mye av den utadrettede kulturaktiviteten har blitt flyttet ut av kulturkvartalet. I tillegg har Det Norske Blåseensemble, Østfold teater og Studentersamfundet flyttet ut av området.

Ungdomsklubben har flyttet inn i kvartalet.

Disse endringene har medført at Kulturkvartalet ikke har samme aktivitetsnivå som tidligere. Ser en på bruken av bygg er den drastisk redusert og det kan se ut til at det er vanskelig å få inn ny bruk i byggene.

Gjennom planarbeidet er det vurdert mulighetene for å gjenreise kulturaktiviteten i Kulturkvartalet. Endringene i selve kulturaktivitetene og nye former for å organisere aktiv kultur deltakelse på, kan en ikke basere utvikling av kulturkvartalet på de tanker som ligger i eksisterende plan for utvikling av kulturkvartalet.

Kostnadene til drift og investeringsbehovet er stort og en ser ikke at kommunen i første del av planperioden har mulighet til å overta bygg i kvartalet.

Forfallet på bygningene er store og en bør få aktivitet i disse snarest. Slik de står i dag virker de negativt på en utvikling av kvartalet. Selv i de bygg som er i bruk er det stort forfall som må tas hånd om.

Halden kommune bør konsentrere sitt fokus om Konservativen i første del av planperioden og gjennom ny eierstruktur prøve å legge til rette for restaurering.

Selv bygg bygd i 1990 er nå så nedslitte at de må pusses opp. Sentrumsplanen legger opp til at det legges ut et areal for Lek og park mellom Konservativen og Frelsesarmeen. Dette for å legge til rette for et bedre miljø rundt Konservativen. Det er foreslått i planbeskrivelsen at Oscars gate blir enveiskjørt kollektivgate for å få ned trafikken. Dette gjør at det kan etableres bedre adkomst til Konservativen og gi salen i 2. etg et bedre bruksområde da dagens biltrafikk er et hinder for en del bruk av salen.

I planarbeidet er det sett på to ulike måter å løse fremtidig utvikling av Kulturkvartalet.

ALT 1

Kvartalet der Studentersamfunnet ligger er lagt ut som sentrumsformål. Studentersamfundet skal også i fremtiden være en del av kulturkvartalet. Formålet er gjort videre for at en skal kunne ha et bredere grunnlag for å få inn aktivitet i bygget.

Plasseringen av biblioteket er vurdert i planarbeidet ut fra bibliotekets tanker om mere sentral plassering inn mot Storgata eller andre områder med mye aktivitet. Ut fra den aktiviteten som biblioteket har og ønsket om at Kulturkvartalet skal ha funksjoner, har en kommet til at biblioteket fortsatt skal ligge der det ligger. Utvikling av biblioteket skal skje innenfor dagens bygg og tiliggende område.

Folkets hus er en del av rådhuset og en ønsker at salen også i fremtiden skal være en del av kulturkvartalets tilbud. Salens bruksområde er et godt supplement for øvrige lokaler i Kulturkvartalet.

Ved utvikling av kvartalet ønsker en fortsatt at det regionale kulturkvartalets funksjon ivaretas.

Ut fra disse avklaringer er Sven Elvestads plass (Biblioteksplassen) foreslått utvidet til også å gjelde Parkeringsarealet og branntomta (Teatergata 2) som et alternativ til å styrke aktivitet i kvartalet. Det ubebygde området ønskes lagt ut som leke og aktivitetsområde for nordsiden. Aktivitetene er tenkt skal styrke kulturprofilen i kvartalet.

ALT 2

Alternativt ser en for seg at branntomta og parkeringsarealet ikke inngår som en del av Sven Elvestads plass. Arealet legges ut som byggeområde. Midlertidig parkeringsplass på denne branntomta er ikke i tråd med intensjonene i bestemmelsene og tomte bør i så fall bebygges snarest.

Avgrensning av kulturkvartalet fremgår av figuren.

Innhold og funksjon blir å ta opp i egen utviklingsplan for kulturkvartalet.

En ønsker gjennom høringsprosessen å få innspill på disse alternativene før en fatter endelig beslutning.

Alt 1.



Alt 2.



Avgrensning av kulturkvartalet fremgår av figuren.

Innhold og funksjon blir å ta opp i kommende kulturplaner.

Os kirkegård

Os kirkegård har vært byens kirkegård siden 1837. Etter kommunesammenslåingen i 1966 ble kirkegården gravplass for sentrum sokn, men ut fra antall begravelser kan det se ut til at Os fungerer som en felleskirkegård for hele kommunen. Kirkegården har i dag plass til om lag 7000 graver. I tillegg er det et historisk kirkegårdsanlegg på Høyden. Dette er under restaurering og det vil i fremtiden kun være mulig å foreta urnebegravelser her. Med en befolkningsøkning og at Os kirkegård også i fremtiden skal være en felleskirkegård for kommunen, er det behov for en rekke tiltak på kirkegården for at den skal ha denne funksjonen.

I korte trekk kan dette beskrives ved at kirkegården trenger mere plass til graver, minnelund, urnelund, bedre områder for oppbevaring av masser som blir utskiftet, driftsanlegg, bedre drenering og opparbeidelse av muslimsk gravfelt.

Kirkegården er også med sin historiske gravplass, veier og alleer byens største parkområde. Sentrumsplanen legger opp til at kirkegården får disponere arealene helt frem til Gimleveien og Løkkeveien. I dette området er det dårlige masser for en kirkegård. I tillegg ligger Osbekken i rør på dette området. Ved opparbeidelse av kirkegård på dette området må en foreta masseutskiftinger samt legge om Os bekken. I denne forbindelse skal en vurdere å ta frem igjen Os bekken med vannspeil og vegetasjon som et skille mellom veien og kirkegården.

I tillegg er det pekt på behovet for ytterligere utvidelse av arealet. Det er i planen foreslått at parkvesenets tidligere område inntil kirkegården blir lagt ut til kirkegård. Dette er i dag eiet av Institutt for Energiteknikk. Området benyttes til parkering og driftsavdeling til kirkegården. Planen gir ikke grunnlag for å foreta ekspropriering av området hvis eier ikke er villig til å selge. Dette må skje gjennom regulering.

Begge disse arealene kan gi et nytt kirkegårdsareal på om lag 10 daa.

Det foreslås at det igangsettes regulering av område avsatt til kirkegård i sentrumsplanen i etterkant av at sentrumsplanen er vedtatt.



Kirkelig Fellesråd har laget en mulighetsstudie på hvordan en kan løse kirkegårdens fremtidige behov. Denne studien viser en rekke mulighetsalternativer innenfor det arealet som er avsatt i sentrumsplanen.

Vedlegg

Bestemmelser	21.1.2015	
Verneverdige bygningsmiljøer	21.1.2015	
Konsekvensutredning for nye/omforming av områder innen sentrumsplanens område		
ROS- analyse - Sentrumsplan		
Kart		
Plankart for sentrumsplanområdet	21.1.2015	1 : 2500
Verneverdig bebyggelse/områder	21.1.2015	1 : 2500
Utnyttelsesgrad BYA		
Byggehøyder i sentrum (kvartalsvis)		
Grøntstruktur i planområdet		
Hovedveistrukturen i sentrum		
Utbyggingsområder/ombyggingsområder		
Kart som viser hensynsoner i plankartet		
Oversikt over leke og aktivitetsanlegg i planområdet		