

Halden kommune  
PLANBESKRIVELSE

for  
"Tista senter"  
Detaljregulering



---

Beskrivelse er datert: 18.05.2020

Dato for siste revisjon av beskrivelse: 29.05.2020

Dato for kommunestyres vedtak: xx.xx.xxxx

---

Utarbeidet av Stenseth Grimsrud AS

---

<b>1</b>	<b>BAKGRUNN FOR REGULERINGSSAKEN .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>PLANOMRÅDET .....</b>	<b>5</b>
2.1	Naturgitte forhold .....	5
2.2	Tidligere bruk .....	6
<b>3</b>	<b>EKSISTERENDE FORHOLD .....</b>	<b>6</b>
3.1	Arealbruk .....	6
3.2	Bebyggelse .....	6
3.3	Landskap og fjernvirkning .....	9
3.4	Lek og rekreasjon .....	10
3.5	Mobilitet og trafikkforhold .....	11
3.6	Naturmangfold .....	11
3.7	Miljøfaglige forhold .....	12
3.7.1	Klimatiske forhold .....	12
3.7.2	Støyforhold .....	12
3.7.3	Luftforurensning .....	12
3.7.4	Grunnforhold .....	12
<b>4</b>	<b>PLANSTATUS .....</b>	<b>13</b>
4.1	Kommuneplan og andre overordnede kommunale planer .....	13
4.2	Avvik fra kommuneplans arealdel, sentrumsplanen .....	14
4.3	Gjeldende regulerings situasjon .....	15
4.4	Pågående planarbeid .....	15
4.5	Øvrige planer og utredninger .....	16
4.5.1	Regional plan for folkehelse i Østfold 2012-2015 / 2024 .....	16
4.5.2	«Østfold i bevegelse». Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2018 – 2029. 16	
4.6	Nasjonale føringer og retningslinjer .....	16
<b>5</b>	<b>ANALYSE AV PLANOMRÅDET OG SPESIELLE PROBLEMSTILLINGER .....</b>	<b>17</b>
5.1	Trafikkforhold .....	17
5.1.1	Trafikkgrunnlag .....	17
5.1.2	Turproduksjon som følge av tiltak innenfor planområdet. ....	18
5.1.3	Eksisterende og regulert veistruktur .....	18
5.1.4	Parkering .....	18
5.1.5	Gangarealer og sykkel framkommelighet .....	19
5.1.1	Kollektivtransport .....	22
<b>6</b>	<b>RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE .....</b>	<b>22</b>

---

<b>7</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....</b>	<b>26</b>
7.1	Hovedgrep og bærende idé med løsningsforslaget.....	26
7.1.1	Alternativvurderinger for hovedgrep .....	27
7.2	Planområdet med arealbruk .....	27
7.3	Beskrivelse av planformål og funksjoner .....	28
7.3.1	Bebyggelse og anlegg - Kjøpesenter (BKJ1-2) .....	28
7.3.2	Bebyggelse og anlegg - kombinert formål, forretning/kontor/tjenesteyting (BKB1).....	29
7.3.3	Bebyggelse og anlegg - kombinert formål, bolig/forretning/kontor (BKB2) .....	29
7.3.4	Bebyggelse og anlegg - energianlegg (BE1-3) .....	32
7.3.5	Bebyggelse og anlegg - avløpsanlegg (BAV) .....	33
7.3.6	Bebyggelse og anlegg - lekeområder (BLK1-3).....	33
7.3.7	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjørevei (SKV) .....	33
7.3.8	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – fortau (SF1-20).....	34
7.3.1	Gatetun (SGT1-3).....	34
7.3.2	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – torg (ST1-3) .....	35
7.3.3	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – annen veggrunn (SVT + SVG) .....	36
7.3.4	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – parkeringsplasser (SPP1-7).....	36
7.3.5	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Sykkelparkeringsplasser (SPH1-2).....	36
7.3.6	Grønnstruktur Turveg (GT).....	36
7.3.7	Grønnstruktur Park (GP1-4) .....	38
7.3.8	Grønnstruktur Vegetasjonsskjerm (GV1-15).....	38
7.4	Hensynssoner.....	38
7.4.1	Hensynssone H320, flomfare.....	38
7.4.2	Hensynssone H570, bevaring av kulturmiljø.....	39
7.5	Universell utforming .....	39
7.6	Parkering ved Tista senter .....	39
7.7	Rekkefølgebestemmelser .....	40
<b>8</b>	<b>VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET .....</b>	<b>40</b>
8.1	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven .....	40
8.2	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk .....	41
8.3	Trafikkforhold.....	41
8.4	Forbedring av byrommet ved Fisketorget, Bakbanken og Peder Ankes gate og Rødsbergs Plass. 42	
8.5	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	42
<b>9</b>	<b>FORHOLDET TIL OVERORDNEDE PLANER, RETNINGSLINJER OG FORSKRIFTER.....</b>	<b>43</b>

---

9.1	Kommuneplan, fylkesplan m.fl.....	43
9.2	Rikspolitiske retningslinjer.....	43
9.2.1	”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging”.....	43
9.2.2	”Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen”.....	43
9.3	Forskrift om konsekvensutredninger.....	43
<b>10</b>	<b>MEDVIRKNING OG SAMORDNING.....</b>	<b>44</b>
10.1	Forhåndsvarsling.....	44
10.2	Innkommne merknader.....	44
10.3	Barns medvirkning.....	44
<b>11</b>	<b>VEDLEGG.....</b>	<b>44</b>

## 1 Bakgrunn for reguleringsaken

Detaljregulering for Høvleriet/Fisketorget, vedtatt 22.06.2011, ble utarbeidet for å stadfeste arealbruken og gi Tista senter et juridisk plangrunnlag. Ifølge planbeskrivelsen ble senteret bygd opp etter en reguleringsplan som aldri ble vedtatt. Den ikke vedtatte planen lå til grunn for hovedtrekkene i Høvleriet/Fisketorget, samtidig som det ble åpnet for en utvidelse av senteret i vestlig retning, der MENY nå er lokalisert. I tillegg til selve senter-området ble den da nye rundkjøringen og tilsluttende vegsystem i bunnen av Fridtjof Nansens gate (Stadionbakken) tatt inn i planen slik det ble bygget av kommunen. I ettertid viser det seg at trafikksystemene som ble bygget, for så å delvis bli regulert, hverken har effektive eller trafikksikre løsninger. En del av gangvegnettet som ble regulert er heller ikke praktisk gjennomførbart.

Kjøpesenterutviklingen i Halden så rundt 2010 ut til å tape i konkurransen mot større kjøpesentre utenbys. Noe av intensjonen med å utvide senteret var å snu denne trenden. Tista Senter og den vestre delen av høvleriet kan nå regnes som ett handelsområde, Haldens handelsområde. Utviklingen av senteret og Høvleriet har bidratt til at handelen har flyttet seg fra usentralt lokaliserte handelsområder som Svinesundparken, Tune senter, Dikeveien og Nordby til Halden sentrum. Fremdeles er det enkelte varegrupper senteret ikke kan tilby, noe som igjen fortsatt fører til handelslekkasje og økt bilbruk.

For å kunne tilby de etterspurte varegrupper og butikkjeder er det behov for å utvide senteret i vestlig retning. For å skape mer liv i de østre delene av senteret, styrke koblingen mellom Tista senter og bysentrum og for å ta i bruk Spinneriboden, ønskes en opprusting av byrommet ved Fisketorget. Revisjon av Høvleriet/Fisketorget ble derfor igangsatt for å legge til rette for en utvidelse av senteret, for å rydde opp i trafikksituasjonen og utvikle byrommene.

Gjennom prosessen oppsto behov for å utvide senteret i vestlig retning. Det aktuelle arealet er markert som trafikkareal i sentrumsplanen. Planspørsmålet ble derfor politisk vurdert også her. Planutvalget fattet den 12.06.2018, sak 39/2018 følgende vedtak: *«Planinitiativet følger opp sentrumsplanens hovedstrategi for handelsetablering og kan igangsettes. Planinitiativet må avklare hvordan gangveier og sykkelveier gjennom området kan utformes på en mer miljøvennlig og trafikksikker måte (iht vedtatt plan for hovednett for sykkeltrafikk).»*

Planarbeidet er utført av SG arkitekter AS for SRP Tista AS.

## 2 Planområdet

Planområdet ligger i vestre del av Halden sentrum, i tilknytning til Haldens nordvestre innfartsåre. Planområdet er lokalisert svært sentralt sett i forhold til mye av boligmassen, arbeidsplasser og kommunikasjoner.

Plangrensen omfatter samme område som «Detaljregulering for Høvleriet/Fisketorget», og vil erstatte denne planen.

Det varslede planområdet dekket ca. 65 daa. Av dette arealet omfatter selve bygningsmassen i kjøpesenteret ca. 20 daa.

### 2.1 Naturgitte forhold

Området er tilnærmet flatt og ligger i underkant av 2 m o. h. Byggegrunnen ved kjøpesenteret ble delvis hevet opp til rundt 2 m o. h. i forbindelse med byggingen av kjøpesenteret for å sikre området mot havnivåendringer. Denne høydeforskjellen er særlig synlig ved den gamle sjøboden, «Spinneriboden», helt øst i planområdet. Her er terrenget bygget opp med en forstøtningsmur.

## 2.2 Tidligere bruk

Størstedelen av området har i utgangspunktet vært et sjøområde, benyttet til deponering av flis og utfylling av arealer. Det er heller ikke usannsynlig at man kan ha tømt ballast fra skip, og at grus og masser også har blitt ført med elva fra Porsnesområdet (som var svært erosjonsutsatt).

Området har vært benyttet til lagringstomter for trelast, senere som kommunalt redskapslager og båtopplag, bensinstasjon, samt gater og parkanlegg og til slutt kjøpesenter med tilleggende parkeringsarealer og grøntområder.

## 3 Eksisterende forhold

### 3.1 Arealbruk

Planområdet ligger vest i Halden sentrum, i tilknytning til den vestre innfartsåren. Planområdet omfatter Tista senter og tilstøtende veg- og grønnstruktur, totalt 72,2 daa. Av dette omfatter ca. 21 daa eksisterende byggeområder. Halden kommune eier om lag halvparten (36,8 daa) av det totale arealet.



Figur 1. Ortofoto av planområdet. Plangrensen er vist med tynn rød linje.

### 3.2 Bebyggelse

Planområdet rommer i dag Tista senter som er bygd ut i flere etapper. Helt øst i planområdet ligger en gammel sjøbod, «spinneriboden», som et minne om tidligere tiders virksomhet.

Kjøpeenteret er utformet med henblikk på historien i området og de stedlige forholdene ved at bygningsmassen er tilført saltaksformer og sprang i fasadene slik den opprinnelige bebyggelsen framsto. Spinneriboden henvender seg mot vannet, men har i dag ingen funksjon. Tista senter har i dag hovedinngangsparti ved øst- og vestsiden, og har i tillegg to mindre inngangsparti midt i senteret. Det sydligste av disse leder ut til uteserveringen til konditori som er plassert langs strandpromenaden. Til tross for at strandpromenaden er kjøpesenterets «bakside» med forholdsvis anonyme fasader, er området opparbeidet som et byrom der det er attraktivt å oppholde seg og passere.

Figur 2.

Øverst: Den vestligste delen av Høvleriet og Tistasenter (Meny i hvitt). Her er det opparbeidet gangarealer langs forretningenes bakside.



Midten: Midtre del av Tista senter med uteservering (ved blått takutstikk) viser noe slektskap med Spinneriboden og bygninger som tidligere sto i området gjennom volumoppbygging og materialbruk. I denne delen av senteret er det lagt noe større vekt på å plassere enkelte vinduer i fasaden.



Nederst: Spinneriboden til venstre og Fisketorget med senterets østlige inngangsparti med uteservering for (nå) Burger King til høyre.





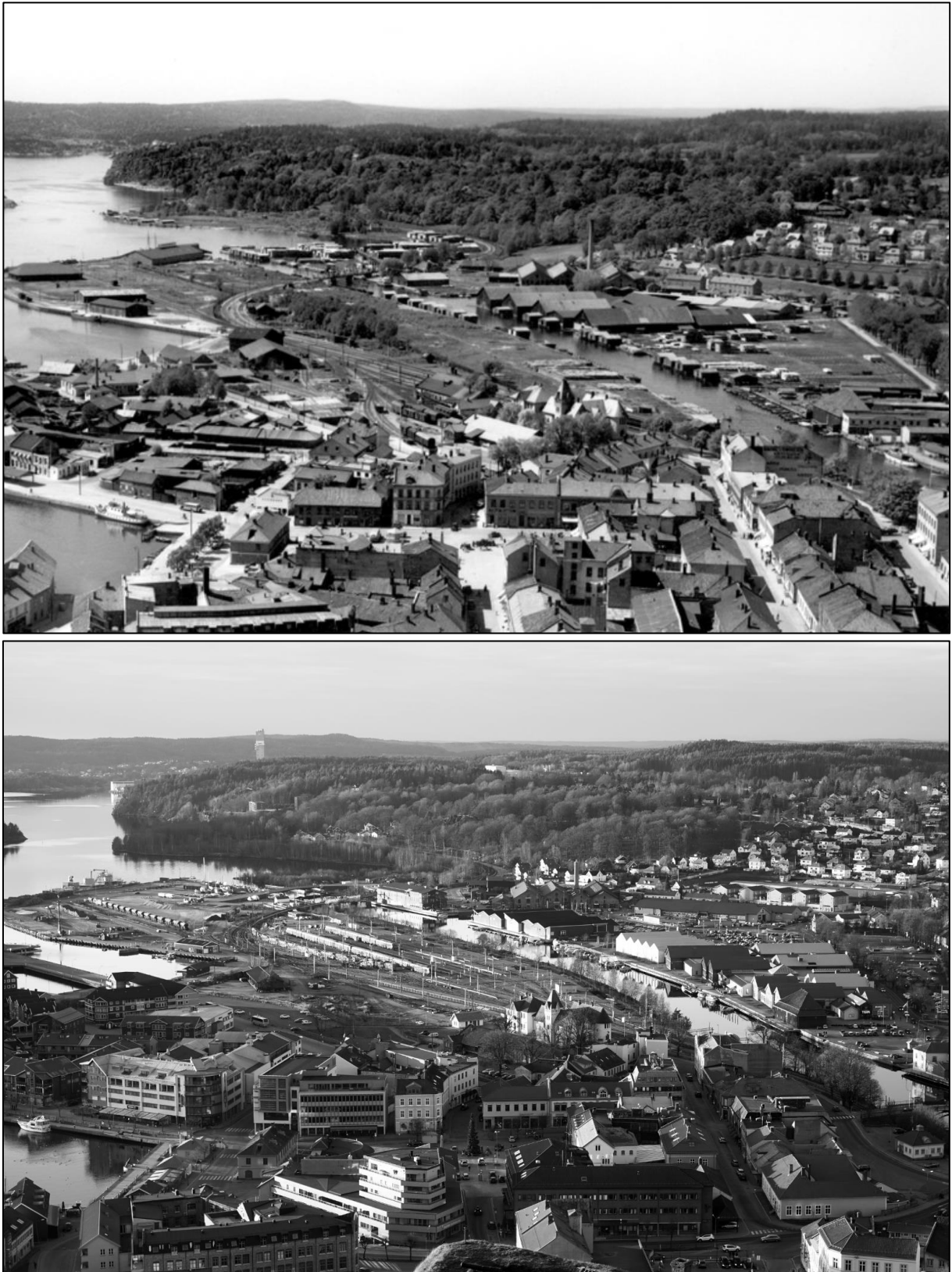
Figur 3. Den nyeste delen av Tista senter. De hvite fasadene som nå rommer "Meny" skapte en del debatt når de ble lansert, men har etter hvert glidd inn som en del av bybildet. Området er en av de mest besøkte delene av byen, og har to innganger fra senteret direkte ut til pækeringsplassen. I tilknytning til utgangspartiet er det en mindre uteservering ved konditoriet.



Figur 4. Det nordlige inngangspartiet mot parkeringsplassen langs Walkers gate.



### 3.3 Landskap og fjernvirkning



Figur 5. Øverst - foto fra begynnelsen av 1950-tallet. Nederst, november 2018. Fotografiene viser hvordan Tista-området er transformert fra lagerområde til handelsoverområde. I tillegg til nye funksjoner er området langs vannet i dag åpnet for allmennheten. Fjernvirkningen er mer eller mindre den samme. Det er stort sett belysningen som utgjør den største forskjellen i de to fotografiene.

Planområdet ligger på en slette mellom elven Tista og kollelandskapet som omgir Halden sentrum. Planområdet er godt synlig fra Fredrikshald festning og fra Rødsfjellet. Sett fra festningen er det takformene med gavlene mot Tista som er mest framtrødende. En forlengelse av handelsområdet vil i liten grad endre fjernvirkningen, men gli inn i mengden av saltaksformer.

### 3.4 Lek og rekreasjon

Planområdet inneholder flere av de viktigste samlingspunktene i byen, hvor alle aldersgrupper og mennesketyper møtes hele året. Selve kjøpesenteret fungerer som rekreasjon for mange. Det samme gjør biltreffene på Fisketorget. I tillegg er det opparbeidet grønnstruktur og park- og idrettsanlegg i området.

#### Lek

Eksisterende grønnstrukturen i form av «skolestadion», ballbinge, skateanlegg og lekeplass inngår i planområdet. En av lekeplassene er plassert i tilknytning til Tista senter. Disse områdene er viktige for barn og ungdom i området og for andre som oppholder seg sporadisk i Halden sentrum.

#### Grønnstruktur

Grønnstrukturen nord i området benyttes trolig mest av beboere i området, mens turtraseen langs kaifronten, syd for Tista senter, benyttes av en videre gruppe. Dette område har gode solforhold, og brukes både for opphold, gangtransport og rekreasjon. Det er også anlagt uteservering her i forbindelse med konditoriet inne på senteret. Trafikkarealene virker som en barriere mellom sentrumsbebyggelsen og elvepromenaden. Elvepromenaden følger heller ikke en sammenhengende trase videre øst- og vestover fra bryggeanlegget som er opparbeidet langs Tista senter.

Elevbredden langs fisketorget er opparbeidet med en ny granittmur. Ut over dette framstår Fisketorget som en asfaltflate. Fra fisketorget er



Figur 6. Fotografiene viser hvordan fisketorget og bryggepromenaden i dag brukes for arrangementer deler av sommerhalvåret: Anderacet, tivoli og am-car samling.

det regulert og anlagt en bryggepromenade som kan følges fram til jernbanebrua. Bryggepromenaden ender i dag ved østsiden av Fisketorget. Det er planer om å anlegge en bypark «Kongegården» og «OK-trykk». Målet er å etablere en sammenhengende elvepromenade fra Bybroa, langs elva helt til Tistas utløp. Her er det ytterligere planer om å gjøre tiltak langs sydsiden av Tista.

#### Oppholdssoner, funksjoner og aktiviteter

Fisketorget fungerer til daglig som en avgiftsbelagt parkering. Parkeringen har generelt lavt belegg, og står tom mye av tiden. I sommerhalvåret rommer Fisketorget, og miljøet rundt Fønix Am-car-treff hver onsdag. Arealet benyttes også for oppstilling av tivoli, og fungerer som reserve-bussholdeplass. Et nytt innslag på torget er kommunens elektriske biler, som man også enkelt kan leie utenom kommunens åpningstid.

Det er lokalisert et konditori med uteservering i den vestre delen av Tista senter. I sommerhalvåret er det god tilgang på ettermiddagssol i dette området, og uteserveringen er mye brukt, til tross for at den er etablert i tilknytning til HC-parkeringsplassen. Det er gjerne eldre mennesker som benytter seg av dette tilbudet.

Motsvarende ligger en fastfoodkjede med uteservering i tilknytning til Fisketorget. Denne er også mye besøkt.



Figur 7. Fisketorget brukes som oppmøtested for bussreiser mm.

### 3.5 Mobilitet og trafikkforhold

#### Vegstruktur

Området er i dag knyttet mot den sentrale veistrukturen i Halden ved at ringvegssystemet krysser planområdet via Walkers gate. Noen av de mest trafikkerte gatene i byen møtes her. I Fridtjof Nansens gate, også kalt Stadionbakken, ble det ved trafikktegninger november 2018 registrert en ÅDT på 10200 kjøretøy. Til tross for høye trafikk tall er det registrert få trafikkulykker i området. Hovedparkeringen til Tista senter, som generere mye av trafikken, er tilknyttet med to innkjøringer.

Se for øvrig kapittel 5 for nærmere beskrivelse av vegsituasjonen.

#### Myke trafikanter

Det er opparbeidet en del gangarealer og gangbar grønnstruktur i området. Hovednett for sykkeltrafikk i Halden", viser en hovedtrasé langs Walkers gate (Se figur 12). Hovedtraseen er imidlertid ikke bundet sammen med sydøstsiden av byen, og er ikke opparbeidet med tilstrekkelig kvalitet.

Se for øvrig kapittel 5 for nærmere beskrivelse av veisituasjonen.

### 3.6 Naturmangfold

Planområdet er i sin helhet menneskelig påvirket, og bygger delvis på kunstige masser. I miljødirektoratets naturbase er det registrert grårost, en art av «stor forvaltningsinteresse» på parkeringsplassen. Grårost er en livskraftig art. Det er ellers ikke registrert andre verdifulle naturtyper eller arter.

---

### 3.7 Miljøfaglige forhold

#### 3.7.1 Klimatiske forhold

Området ligger nede ved Tista, der det potensielt kan strømme kulde langs vassdraget. Området oppleves ikke som rått og kaldt, og brukes mye som oppholdssted på dagtid. Det er svært gode solforhold langs Tista gjennom hele dagen, og det er kveldssol ved den østre parkeringen, der det er aktuelt med uteservering.

#### 3.7.2 Støyforhold

Planområdet ligger i et område med mye trafikk. Selv om trafikkbelastningen er stor, skjer den med moderate hastigheter. Det er ikke gjort støyberegninger i forbindelse med planarbeidet, men sannsynligvis ligger hele den nordre delen av planområdet i rød og gul støyzone, mens den søndre fasaden som vender mot Tista ligger støyfritt så lenge det ikke passerer tog.

Planforslaget legger ikke opp til støyfølsom bruk, men trafikkstøyen er merkbar i f.eks. parkområdene nord for Walkers gate. Områdene langs Tista, der det er lagt opp til uteservering, ligger i et mer rolig område.

#### 3.7.3 Luftforurensning

Halden kommune foretok i 2010 – 2011 kontinuerlige målinger av NO<sub>2</sub> og svevestøv ved Vaterland. Måleresultatet for NO<sub>2</sub> lå under tiltaksgrensene, mens situasjonen for svevestøv unntaksvis var mindre gunstig. I løpet oktober til og med februar 2011 ble det registrert 14 episoder der grenseverdien for svevestøv ble overskredet, noe som kan regnes som forholdsvis gode resultater. Målingene viste en høy andel finpartikler (2,5 µm) og store døgnvariasjoner. Mengden svevestøv er høyest om kvelden og i perioder med vindretning fra nordvest – nordøst. Rapporten sier ingenting om lufttemperaturen og konkluderer ikke med hva som kan være utslippskildene. Ut fra registreringene er det er nærliggende å tro at det er en nær sammenheng mellom vedfyring og svevestøv. Det antas at forurensingen har mindre sammenheng med industri. Med en utfasing av eldre vedovner og dieselmotorer vil andelen finpartikler kunne reduseres.

Siden planområdet ligger i nærheten av innfartsåren til Halden, er grunn til å tro at planområdet under ugunstige forhold kan ha noe forhøyede verdier av større partikkelfaksjoner av svevestøv (PM10) fra f.eks. asfalt, dekkslitasje, sand og salt. For å i størst mulig grad avbøte eventuelle ulemper med luftkvaliteten, bør luftinntak til bygningene kunne ligge i retning vekk fra Walkers gate.

Ut fra det tilgjengelige informasjon antas det at luftkvaliteten innen planområdet vil være brukbar. Planforslaget legger heller ikke opp til følsom bruk som vil kunne være i konflikt med tiltaksgrensene.

#### 3.7.4 Grunnforhold

Det er i flere omganger gjort grunnundersøkelser i området. I forbindelse med planarbeidet er det ut fra tidligere registreringer gjort en vurdering av områdestabiliteten, se vedlegg 3.

Banken og Tista senter ligger i tilnærmet flatt område som delvis består av 8-10 m ned avsetninger av sagflis, kombinert med andre fyllmasser som sand og silt. Under fyllmassene finnes avsetninger av sand, silt og leire. Det er gjort flere boringer i løsmasser i området ned til 73 meter. Det er ikke registrert leire med sprøbruddsegenskaper i området. Grunnforholdene kan ut fra dette ikke karakteriseres som optimale, men representerer heller ikke en fare med tanke på områdestabilitet. Et ras initiert utenfor planområdet vil derfor ikke påvirke stabiliteten innenfor planområdet.

Området og nærområdet har gjennom tiden rommet ulike industrielle aktiviteter. Ved Fisketorget i øst var det også en tid en bensinstasjon. I forbindelse med tidligere utvidelse av Tista senter ble det i 2011 gjort miljøtekniske undersøkelser i den vestre enden av planområdet, der senteret nå ønskes utvidet. Det ble registrert moderat grunnforurensning av tungmetaller og oljeforbindelser i enkelte av prøvene

som ble tatt. I forbindelse med dette planarbeidet er det utarbeidet en tiltaksplan for massehåndtering (vedlegg 2), som gjør rede for rutiner rundt graving, lagring og deponering av masser fra området. Tiltaksplanen omfatter ikke den østre delen av planområdet, der det lå en bensinstasjon. Før det gjøres tiltak i dette området krever planen at det gjøres miljøtekniske undersøkelser, og at det eventuelt skal utarbeides en tiltaksplan for området før tiltak etter planen kan iverksettes.

Mye av arealet ligger lavt og er dermed flomutsatt. Planen krever at bygningsdeler under kote +2,5 må gis en vannsikker utførelse. Ved utbygging er det derfor nødvendig med noe oppfylling. Slik høydeforholdene er på stedet, er behovet for oppfylling i det aktuelle byggeområdet begrenset.



Figur 8. Figuren viser høyden på arealene innenfor planområdet. Jo lysere grønnfarge, jo lavere ligger terrenget. Terrenget er mørkegrønt der det skal bygges, noe som reduserer behovet for oppfylling.

## 4 Planstatus

### 4.1 Kommuneplan og andre overordnede kommunale planer

Sentrumsplan for Halden stadfester forholdsvis detaljert arealbruken innenfor planområdet, og tar delvis utgangspunkt i gjeldende reguleringssituasjon. Det mest markante avviket fra gjeldende arealbruk er at deler av Fisketorget, gjennom felt «S3», er avsatt som byggeområde med «sentrumsformål».



---

I sentrumsplanen framkommer det ellers at tilrettelegging for handel og service bla., kan skje langs aksen Bybrua - Høvleriet.

I tillegg til de avsatte arealformålene, er området underlagt tre hensynssoner:

- Fareområde hensynssone H-390, som viser områder der man skal være aktsom for mulig forurensning.
- Sikringssone H-140, som viser frisiktsone fra «stadionbakken» mot sjøen.
- Hensynssone H-570, som viser bevaring av kulturmiljø. H-570 omfatter Spinneriboden og fisketorget.

#### 4.2 Avvik fra kommuneplans arealdel, sentrumsplanen.

##### Sentrumsplanens § 2.10, første ledd

Sentrumsplanens § 2.10, første ledd, stiller krav til at:

*«Parkering skal ved større byggeprosjekter etableres i parkeringskjeller. Evt. garasjeanlegg på bakkeplan som løfter friarealer opp ett nivå innenfor områder med 100 % BYA».*

Formuleringen er ikke rettet mot noen spesiell form for utbygging. Det vises til at «friarealer» kan legges over parkeringsplanet. «Friarealer» er ikke noe juridisk begrep, og det antas at det her menes leke-, og uteoppholdsarealer knyttet til boligfunksjonen. Lovens «friområder» er gjerne knyttet til offentlig tilgjengelig grønnstruktur som ikke er parkmessig opparbeidet, og det er ikke naturlig å ha P-kjeller under et friområde.

Hovedintensjonen med § 2.10, første ledd er at bilene i mindre grad skal dominere bybildet. Siden deler av parkeringen fjernes, bør denne intensjon være infridd.

##### Sentrumsplanens § 2.10, 6. ledd «Forretning, kontor, industri og lager»

Sentrumsplanens § 2.10, 6. ledd stiller konkrete krav og begrensninger til parkering gjennom en henvisning til en tabell der «Kjøpesenter» er ikke nevnt. Det nærmeste vi kommer formålet er «forretning», med krav til min 0,5 – maks 1,5 P-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA. Samtidig kommer det fram i sentrumsplanens planbeskrivelse at man ikke ønsker at antallet parkeringsplasser i forbindelse med handelsområdene reduseres.

Dagens parkeringsdekning ved kjøpesenteret er 2,3 P-plasser pr. 100 kvm BRA. Satt opp mot sentrumsplanens bestemmelser, burde antallet parkeringsplasser reduseres. Om man setter situasjonen opp mot sentrumsplanens planbeskrivelse burde parkeringskapasiteten utvides. Sentrumsplanen kan derfor tolkes begge veier.

##### Vurdering

Om vi vurderer 1. ledd opp mot 6. ledd, kommer det ikke klart fram at en utvidelse av Tista senter utløser krav til utvidelse av antall parkeringsplasser, men snarere at antallet P-plasser skal reduseres. Ved en reduksjon av antall P-plasser bør også krav om P-kjeller bortfalle. Reelt sett vil antallet parkeringsplasser reduseres fra 370 til 339 plasser. Bortfallet av plasser vil kompenseres med andre tiltak (se eget kapittel om parkering).

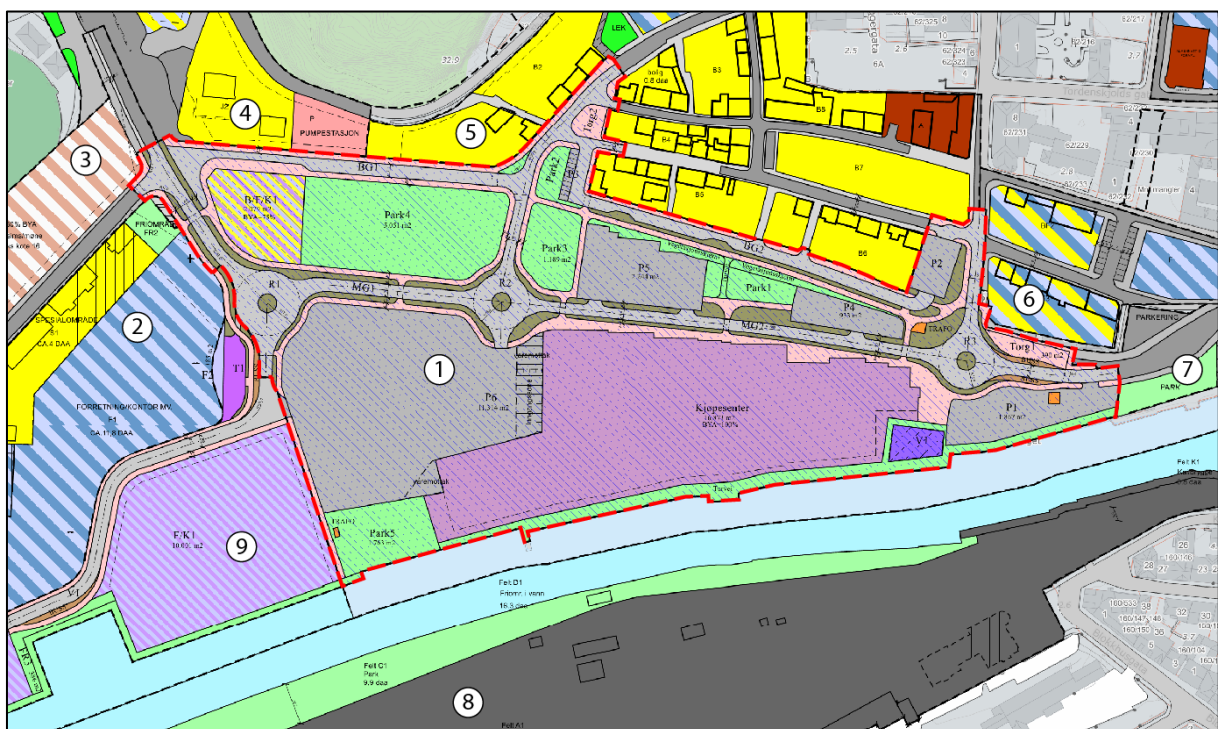
Kjøpesenteret ønsker ikke at mangel på P-plasser skal være en knapphetsfaktor mht. handelsutviklingen. Gjennom planprosessen ble derfor et utbyggingsalternativ med parkeringskjeller vurdert. Det er ikke ønskelig å endre gulvnivået inne i kjøpesenteret, noe som innebærer at en parkeringskjeller i sin helhet må ligge under terreng. Utbygging av en parkeringskjeller i dette flate lavtliggende området vil kreve at det bygges en 40-50 m lang rampe ned til parkeringskjelleren. Innkjørselen og deler av veggene en slik rampe vil måtte fylles opp til 2,5 m o.h., og vil dermed virke som en dominerende og plasskrevende barriere

gjennom området. I tillegg trengs plass for øvrige kjørearealer. Denne barrieren vil også kunne komme i konflikt med teknisk infrastruktur som skal legges i bakken her (fjernvarme).

Hele området er tuftet på en blanding av leire og sagflis, noe som medfører behov for omfattende fundamentering og sikring mot både flom og metangass. Kombinasjonen av både oppfylling og peling er kostbart og komplisert og resultatet er ikke alltid like bra, noe som er svært synlig langs de nyere veianleggene i nærområdet. Tankene rundt en parkeringskjeller ble forkastet etter å ha vurdert grunnforholdene og hvilke arealer selve rampesystemet ville kreve. Sentrumsplanens § 2.10, 9. ledd åpner jo også for at det kan gis fritak for parkeringskjeller der f.eks. grunnforholdene tilsier dette. Den geotekniske rapporten (RIG-NOT-001) belyser både fundamenterings-, og setningsproblematikken.

Etableringen av en parkeringskjeller ville ha medført behov for mer veiareal i kombinasjon med bortfall av parkeringsplasser, noe som neppe er intensjonen med sentrumsplanens § 2.10, første ledd.

#### 4.3 Gjeldende regulerings situasjon



1. Høvleriet/Fisketorget, G650, 22.06.2011. Samme avgrensning som denne planen.
2. Høvleriet vest, G-651, 22.06.2011
3. Halden stadion, G-566, 20.06.2002
4. RV21, Innfart vest, G172A, 17.12.1985
5. Banken, G-194, 03.02.1982
6. Banken, østre del, G-242, 08.01.1985
7. RV21, innfart fra vest, G-172, 18.12.1979
8. Halden driftsbanegård, G-612, 28.05.2009
9. Høvleriet vestre del, G-373, 29.09.1998.

#### 4.4 Pågående planarbeid

Det pågår ikke andre reguleringsarbeider innenfor planområdet. Vest for planområdet er det igangsatt planarbeid (forslag til detaljregulering for Tyska – nasjonal plan ID: G-688), som vil kunne få betydning for planområdet ved at det legges til rette for et større antall boenheter. Framdriften i denne saken har stoppet opp som følge av forholdet til jernbanen.

---

## 4.5 Øvrige planer og utredninger

Planforslaget vil i nødvendig grad bygge på og referere til:

- Strategi for universell utforming
- Strategisk næringsplan
- Kommunedelplan for fysisk aktivitet i Halden.
- Kommunedelplan for klima og energi 2010-2015.
- Kulturplan Halden Kommune 2015 – 2019
- Hovednett for sykkeltrafikk i Halden (2017)
- Fylkesplanen Østfold 2050

Planområdet ligger innenfor tettstedsområdet, slik det er vist i fylkesplanen, vedtatt august 2018. Fylkesplanen viser til at rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre erstattes av en regional planbestemmelse for lokalisering av handel. Hovedmålsettingen med bestemmelsen er å bygge opp under en mindre bilbasert arealbruk og samtidig motvirke utarming av bysentrum.

I motsetning til flere andre handelsområder i regionen, som f.eks. Tunejordet, Dikeveien og Nordby, er Handelssenteret i Halden lokalisert i tråd med målsettingene i fylkesplanen. En utvidelse av Tista senter vil med dette bidra til å demme opp mot transportgenererende handelslekkasje fra Halden.

### 4.5.1 Regional plan for folkehelse i Østfold 2012-2015 / 2024

Et hovedmål er her "Levende Østfold", der målet er aktive, bærekraftige og levende lokalsamfunn der helse, miljø og kultur ses i sammenheng. Planområdet grenser til boligstrøk i sentrum. Den regionale planen peker på at etablering av lett tilgjengelige sentrumsnære friluftsområder er viktige tiltak for å utvikle fysisk aktivitet i befolkningen. Grønnstrukturen som elvepromenaden og parkanleggene samt «skolestadion» er tilgjengelig for alle, og vil bidra til å utjevne sosiale ulikheter ved å alminneliggjøre og muliggjøre egenorganisert fysisk aktivitet.

### 4.5.2 «Østfold i bevegelse». Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2018 – 2029.

Målet er at det skal være gode muligheter til å utøve et variert friluftsliv i og omkring byer og tettsteder, samtidig som det legges til rette for økt hverdagsaktivitet. Tilrettelegging for sykkelbruk og økt vekst i persontransport med sykkel og gange bidrar til at Haldenserne vil bevege seg mer. En av målsettingene med planen er å binde grønnstrukturen bedre sammen, og sørge for praktiske og sikre framkomstmuligheter for gående og syklende.

## 4.6 Nasjonale føringer og retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging skal tilrettelegge for arealeffektiv utbygging som fremmer bruken av gange, sykling og kollektivtransport fremfor personbil.

Lokaliseringen av tiltaket harmonerer med de nasjonale føringene, og vil motvirke en negativ transportutvikling ved at tiltaket.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen stiller krav til hvordan barn og unge skal medvirke i planprosessen, for å ivareta deres interesser. Det stilles også krav til hvordan fysisk utforming skal sikre at barn og unge skjermes mot støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 12.06.2015. Regjeringen skal hvert fjerde år definere sin forventning til kommunal og regional planlegging. Forventningene samstilles i et retningsgivende dokument som har til hensikt å bidra til gode og effektive planprosesser, en bærekraftig areal- og samfunnsutvikling samt attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder.



Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, vedtatt 28.09.2018. Planretningslinjens intensjon er at kommunene gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging.

## 5 Analyse av planområdet og spesielle problemstillinger

### 5.1 Trafikkforhold

#### 5.1.1 Trafikkgrunnlag

Området er i dag knyttet mot den sentrale veistrukturen i Halden ved at ringvegsystemet krysser planområdet via Walkers gate. Noen av de mest trafikkerte gatene i byen møtes her. I Fridtjof Nansens gate, også kalt Stadionbakken, ble det ved trafikktegninger november 2018 registrert en ÅDT på 10200 kjøretøy. Til tross for høye trafikk tall er det registrert få trafikkulykker i området.

Utbyggingen av handelsområdet Høvleriet/Tista senter de senere årene, har bidratt til trafikkvekst. Trafikkavviklingen i området oppleves som god, men enkelte av kryss- og veiløsningene kan virke ulogisk og uoversiktlig, og med mangelfull tilrettelegging for myke trafikanter. Dette dreier seg i første rekke om arealene vest for parkeringen til Tista senter, og den vestlige innkjøringen til denne.

Ut fra tilgjengelige arealreserver er det lite trolig at handelsområdet vil utvides særlig mer enn det denne planen åpner for. Trafikkgrunnlaget vil derfor neppe endres vesentlig som følge av utvidelsen denne planen legger opp til, jf. avsnittet under.

Vest for handelsområdet er det fremmet et planforslag for «Tyska» som åpner for et boligområde med om lag 170 boliger, 60 omsorgsbolig og noe næringsareal. I tillegg er det lagt til rette for et tilsvarende område, «Hollenderen», lenger vest. Det er knyttet stor usikkerhet til omfanget og gjennomføringen av disse boligprosjektene, men ved en gjennomføring er det estimert at en utbygging på Tyska vil kunne bidra med økt trafikk tilsvarende en ÅDT på ca. 896. Samtidig er beliggenheten rett ved handelsområdet gunstig med tanke på målet om en økt andel av persontransporten skal skje med sykkel og gange.

Andelen persontrafikk som foregår via sykkel/gange er i dag svært lav i Halden, men potensialet er stort. Mye av den vestlige bebyggelsen i Halden, inkludert Høgskolen i Østfold, ligger innenfor en radius av 2 km fra Tista senter. Den naturlige sykkelveien mellom villastrøkene i nordvest og sentrum nord/ sydsiden av byen, krysser planområdet. Bakgrunnen for den lave sykkelandelen er trolig en kombinasjon av fastlåste reisevaner og manglende tilrettelegging. Med bedret tilrettelegging for sykkel, kombinert med holdningsendringer og parkeringsrestriksjoner vil reisevanene trolig endre seg med tiden.

### Gratis utlån av el-sykler i Halden

Høgskolen i Østfold vil fra og med studiestart 2018 tilby gratis utlån av 10 el-sykler til studenter og ansatte ved studiested Halden.



Figur 9. Tiltak for å øke sykkelandelen (<https://www.hiof.no>).

### 5.1.2 Turproduksjon som følge av tiltak innenfor planområdet.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for et utvidet handelstilbud på Tista senter. Utvidelsen vil åpne for varegrupper Haldenserne ellers oppsøker andre steder. En slik utvidelse vil bidra med turproduksjon lokalt, men trolig redusere det totale transportvolumet. Utvidelsen er med dette i tråd med overordnede mål, men vil samtidig bidra til at den lokale trafikkbelastningen øker noe.

Det er gjort en trafikkanalyse i forbindelse med detaljreguleringen. Analysen tar utgangspunkt i utvidelsen planendringen åpner for, og legger til grunn at det genereres 8 bilturer pr 100 m<sup>2</sup> i makstimen på virkedager. Med en utbygging på 3700 m<sup>2</sup> medfører dette en trafikkvekst på 300 biler i dimensjonerende time, fordelt på parkeringsplassene rundt senteret. Det regnes med at om lag 75% av trafikktilveksten vil skje ved vestsiden av senteret.

### 5.1.3 Eksisterende og regulert veistruktur

Noen av de mest trafikkerte gatene i Halden, som Walkers gate, Fridtjof Nansens Gate og Oscars gate omfattes av planområdet og gjeldende regulerings situasjon. Deler av vegstrukturen, som de to eksisterende rundkjøringene er opparbeidet i tråd med reguleringsplanen. I krysset der Walkers gate, Bakbanken og Oscars gate møtes, er det innregulert ytterligere en rundkjøring. Denne er i skrivende stund under etablering, men da i en mindre utgave enn den regulerte. Den regulerte løsningen presenterer et effektivt, men arealkrevende kryss som vil dominere området på bilistenes premisser. Den eksisterende kryssløsningen er opparbeidet med en venstresvingløsning for den østgående trafikken, noe som medfører en litt unormal kurvatur for kjørebanelen til vestgående trafikk. Til tross for kryssutformingen oppleves trafikkavviklingen som effektiv. Gjeldene plan legger også opp til at både Oscars gate og Bakbanken skal innsnevres, slik at fortauet kan utvides. Trafikkberegninger viser at man i en framtidig trafikk situasjon vil kunne få oppstuvning av trafikken ved Oscars gate pga. trafikk inn og ut av Fisketorget, og det anbefales at denne avkjøringen stenges. Parkeringsplassen på Fisketorget er derfor vist med to innkjøringer i plankartet, mot dagens tre, i denne planen.

Den vestre parkeringsplassen til Tista senter er i dag tilknyttet Walkers gate via rundkjøringen i nordøst samt en egen avkjørsel i vest, der Mathias Bjørns gate treffer inn/utkjøringen til REMA 1000 i svingen. Den vestre avkjøringen til Tista senter er vist i gjeldende reguleringsplan, mens tilstøtende reguleringsplan, «Høvleriet vest», ikke viser noen avkjøringsmuligheter fra Walkers gate til næringsområdene (bla. REMA 1000). Den ene av innkjøringene til felt F/K1 (REMA1000, Europris og Elkjøp) er lagt sammen med den vestre innkjøringen til Tista senter, noe som skaper en uoversiktlig situasjon. På grunn av trafikk fra flere retninger oppleves begge utkjøringene som uoversiktlige, samtidig som det oppstår en del situasjoner der det er usikkerhet rundt forkjørsrett. I tillegg til en uoversiktlig trafikk situasjon er det det lagt til rette for at myke trafikanter ledes inn mot krysset, både gjennom gangveistrukturen og gangarealene som går mellom Tista senter og Høvleriet.

I forbindelse med planarbeidet ble det arbeidet for å samle disse innkjøringene, noe som i praksis var vanskelig å gjennomføre. Planen legger derfor til rette for at de to avkjøringene flyttes fra hverandre, samtidig som både kjøre-, og gangsystemene tydeliggjøres. Fra den nye avkjøringen vil det opparbeides en «vei» over parkeringsplassen til rundkjøringen i sentrum av området. Det er utarbeidet en illustrasjonsplan som viser prinsippet for opparbeidelsen av parkeringsplassen. Denne legger opp til en oversiktlig parkeringsplass som ikke medfører behov for å snu på leting etter parkeringsplass. Den viser også godt definerte gangsoner.

Hovedvekten av biltrafikken vil skje nord i området, mens gangtrafikken naturlig vil skje i den sydlige delen av planområdet. Veisystemet er på denne måten utformet slik at trafikken i minst mulig grad kommer i konflikt med myke trafikanter.

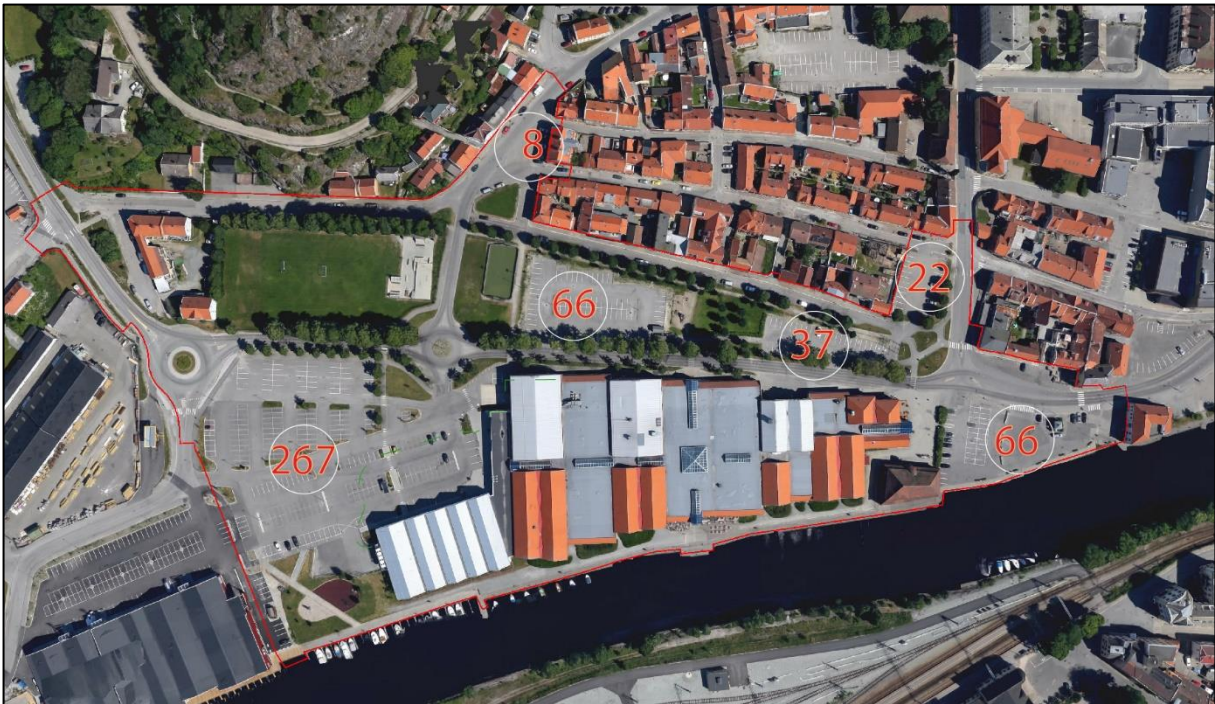
### 5.1.4 Parkering

Det er regulert og etablert flere parkeringsplasser i planområdet med til sammen ca. 466 p-plasser, i tillegg til boligsoneparkering i bygatene. Kommunen/Fortum har tre avgiftsbelagte regulerte

parkeringsplasser med til sammen ca. 96 P-plasser. En andel av disse er ladeplasser forbeholdt kommunens biler samt en kommersiell hurtigladestasjon. Det er opparbeidet om lag 370 p-plasser i tilknytning til Tista senter.

Parkeringsdekningen ved Tista senter er i dag høyt dimensjonert etter normene, (2,3 P-plasser pr. 100 kvm BRA). Tilgangen på kundeparkering ved Tista senter oppleves til vanlig som god, men kan bli knapp f.eks. rett før jul eller andre episoder med mye handel. Sentrumsplanens § 2.10, 6. ledd åpner for 0,5 – 1,5 p-plasser pr 100 kvm BRA, samtidig som det ikke er ønskelig å redusere antallet parkeringsplasser (?). Til sammenligning er dagens normer i Lørenskog og Bærum maks, 1,2 plasser mens områdene utenfor Oslo sentrum er 0,9 – 1,5 plasser pr. 100 kvm BRA. En utbygging av senteret vil anslagsvis redusere antallet senter-p-plasser fra ca. 370 – 340 p-plasser, samtidig som behovet for parkering vil øke. Etter en full utbygging vil parkeringsdekningen være ca. 1,9 p- plasser pr. 100 kvm BRA.

Den avgiftsfrie parkeringstiden er tidsbegrenset, samtidig som tallet på parkering for ansatte er begrenset. Ansatte har derfor parkert i bolig gatene på Banken, noe som lar lagt et press på parkeringsmulighetene for beboere i området. Som følge av dette er det innført boligsoneparkering i området, senest i Peder Ankers gate. Etablering av ladestasjon på både Banken og Fisketorget opptar også en del plasser. En god del av P-plassene ved senteret er i dag reservert for de ansatte, og det er registrert at plassene også brukes av andre enn senterets kunder. En bedre arrondering av parkeringsplassen, en bedre kontroll av parkerte biler og en reduksjon av antallet parkering for de ansatte, vil bedre parkeringskapasiteten.



Figur 10. Figuren viser ca. antall P-plasser på de regulerte parkeringsområdene innenfor planområdet (markert med rød linje). Den planlagte utbyggingen vil medføre at parkeringsplassen reduseres med i underkant av 30 p-plasser. Med en endret forvaltning av plassene, vil kapasiteten opprettholdes eller bedres.

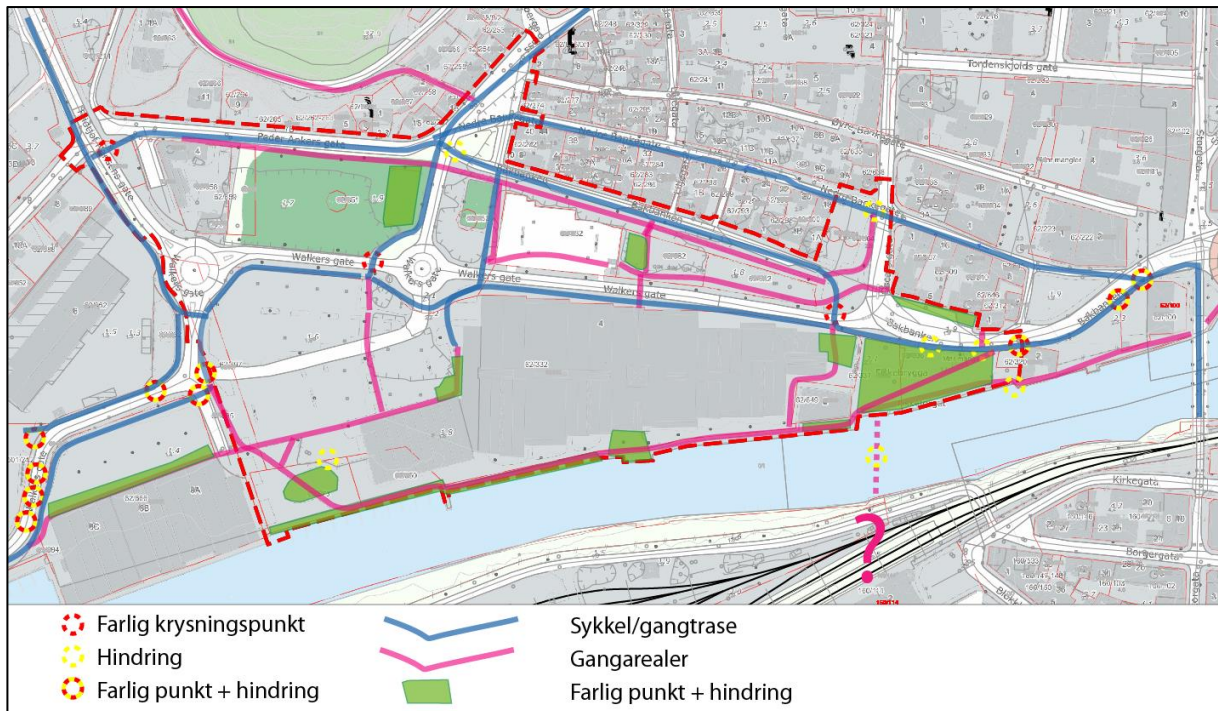
#### 5.1.5 Gangarealer og sykkel framkommelighet

Den største andelen myke trafikanter i området er beboere rett nord for planområdet samt besøkende ved handelsområdet som beveger seg mellom parkeringsarealene og butikkene. Hovedprinsippet for et bevegelsesmønster innenfor parkeringsarealene framkommer av plankartet.

Her er det regulert gangtraseer som vil kunne fungere for både parkerende og forbigående. Gangsystemet er koplet mot de omkringliggende gangsystemene.

Det er regulert og opparbeidet flere fotgjengeroverganger i planområdet, men flere av de etablerte fotgjengerovergangene avviker fra den regulerte situasjonen. Enkelte av fotgjengerovergangene er uheldig plassert på grunn av siktforholdene. Dersom gjeldende plan hadde blitt fulgt ville man oppnådd tryggere fotgjengeroverganger, men i praksis kommet i en situasjon der fotgjengerovergangen ikke ville ha blitt benyttet fordi gangavstanden i praksis ville ha blitt lenger.

Situasjonen er mest uoversiktlig vest for planområdet, mht. kryssingen fra F/K1 til S2 (Fra Elkjøp til Claes Ohlsson). Her er det regulert én tilrettelagt kryssing, men denne er ikke opparbeidet og kanskje heller ikke optimalt plassert i forhold til hvor fotgjengere flest beveger seg.

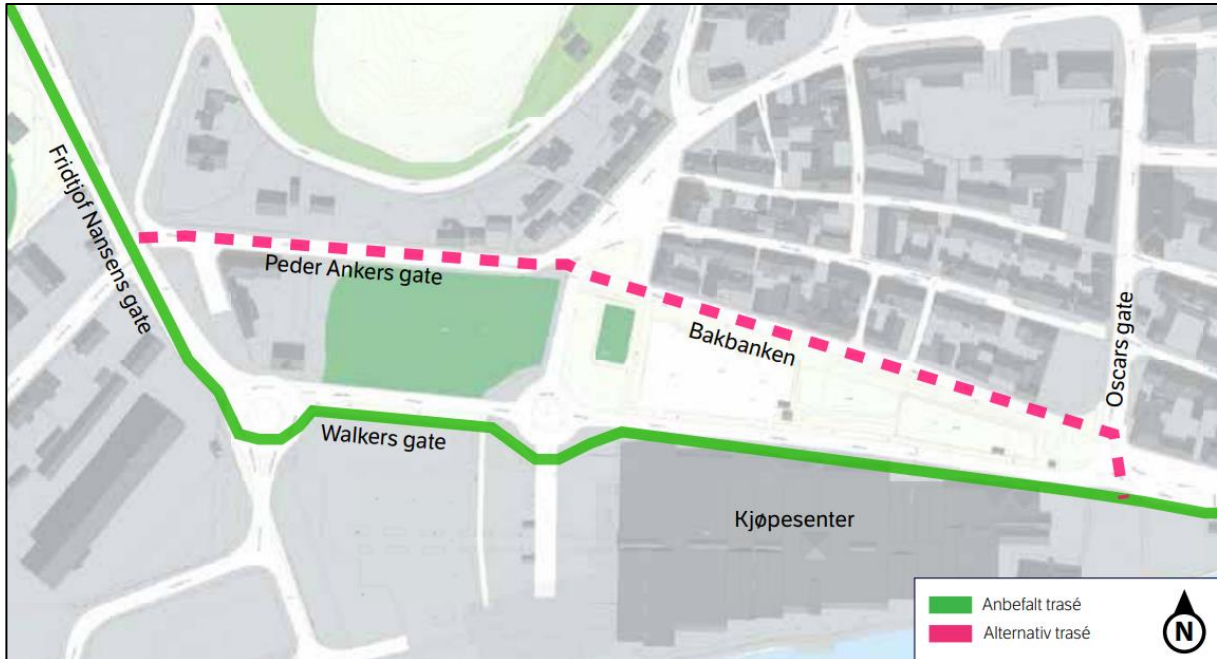


Figur 11. Figuren viser naturlige sykkel-, og gangtraseer i området med farlige krysningspunkt og hindringer. Plangrensen er vist med rødt stiplet strek.

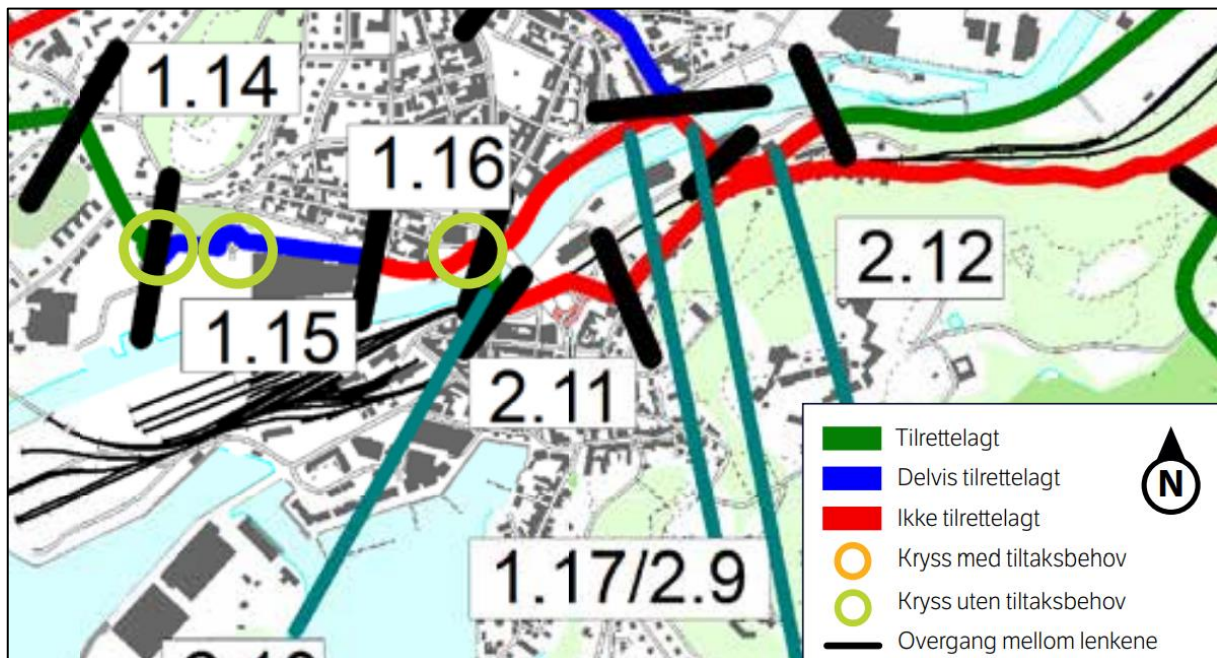
Hovednett for sykkeltrafikk i Halden", viser en hovedtrasé langs Walkers gate (Se figur 12). Med mindre man skal til Tista senter føles denne traseen som upraktisk og lang, da den har flere hindre, dårlig underlag og svinger som bremser hastigheten. Langs deler av strekningen er det også en del fotgjengere. Av praktiske årsaker benytter nok de fleste myke trafikanter Peder Ankers gate. Også denne ruten inneholder en del hindre i form av kantstener, manglende tilrettelagte krysningspunkt og envegskjørte gater. Framkommeligheten kan her bedres med enkle tiltak og ved å tillate sykling mot kjøreretningen. For å fjerne hindre, og for å skille gående og syklende burde det legges til rette for en hovedtrasé gjennom Peder Ankers gate og Bakbanken.

Når man kommer til Fisketorget blir man som syklist tvunget ut i vegbanen eller mellom parkerte biler pga. kantstener, lyktestolper og manglende opparbeiding langs et smalt fortau. På grunn av enkelte smale partier, f.eks. ved Wiels plass, er det imidlertid vanskelig å etablere effektive sykkelveier fram til sydsiden av planområdet fra øst- og nordsiden av byen mot gangbroa uten å rive hus eller redusere veibanen. I forarbeidene til planforslaget ble det vurdert å legge inn en broforbindelse fra fisketorget over til jernbanestasjonen for å lette denne koblingen og for å knytte området mer direkte mot torget, jernbanestasjonen og busstasjonen. På grunn av usikkerhet rundt framtidig valg av jernbanetrase og utforming av stasjonsområdet, ble dette arbeidet skrinlagt i denne omgang. Langs elvebredden er det

opparbeidet en kaifront som fungerer som turveg og transportåre. Bryggepromenaden oppleves som en direkte trase der man kan komme seg uhindret fra f.eks. Fisketorget til Jernbaneundergangen. Denne traseen vil videreføres og forsterkes gjennom planarbeidet. I en framtidig situasjon med boligbygging på Tyska - Hollenderen vil dette bli en viktig transportåre. Her kan konfliktnivået mellom gående og syklende på sikt økes.



Walkers Figur 12. Alternativ trasé, slik den framkommer i "sykkelplanen". Som transportsyklist oppleves traseen langs gate som upraktisk. Det er mer rasjonelt å sykle den alternative traseen via P. Ankers gate, selv om det er enkelte hindringer i veien.



Figur 13. "Hovednett for sykkeltrafikk i Halden", viser en hovedtrase langs Walkers gate. Planen viser at det ikke er noe utbedringsbehov langs vestsiden av Tista senter. Fra Oscars gate mot bybrua er det behov for oppmerking av sykkelfelt.

### 5.1.1 Kollektivtransport

Det er lagt en bussholdeplass langs nordsiden av Fisketorget der åtte ulike bussruter passerer. De lokale ringrutene i Halden nr. 30 og 31 har f.eks. 18 avganger med timesfrekvens på virkedager og tilsvarende 15 avganger i helgene. Det er også satt opp ruter mot Sponvika, Kornsjø, Mysen, Ørje, Sarpsborg og Fredrikstad-Moss med lavere avgangsfrekvens.

## 6 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Grunnforhold, flom, ras, forurensninger, støy, vind, beredskap, med mer.

Analysen bør følge mal for ROS-analyse (se vedlegg) og legges fortrinnsvis inn i planbeskrivelsen under dette punktet.

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse med forslag til avbøtende tiltak. Analysen er basert på en sjekkliste fra DSB.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming med mer, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (hhv. konsekvenser for og konsekvenser av planen). Temaer som er med i sjekklisten, men ikke er til stede i planområdet eller planen er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?"

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig til stede
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig)
- Lite sannsynlig (1) – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold, men det er en teoretisk sjanse

Vurdering av **konsekvenser** av uønskete hendelser er delt i:

- Ubetydelig (1): Ingen person- eller miljøskader; systembrudd er uvesentlig
- Mindre alvorlig (2): Få/små person- eller miljøskader; systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
- Alvorlig (3): Alvorlig (behandlingskrevende) person- eller miljøskader; system settes ut av drift over lengre tid
- Svært alvorlig (4): Personskade som medfører død, eller varig mén; mange skadd; langvarige miljøskader; system settes varig ut av drift

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 1.

Konse- kvens: Sannsyn- lighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i fht nytte
- Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres
- Tiltak som reduseres sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene

Tabellen viser aktuelle hendelser og situasjoner. Kommentarer og tiltak er ytterligere beskrevet etter tabellen.

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Kons.	Risk.	Kommentar/tiltak
<b>Natur- og miljøforhold</b>					
Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan tiltakene medføre risiko for:					
1. Masseras/skred	Nei				Det er gjort geotekniske undersøkelser (se vedlegg 3). Det ble ikke registrert kvikkleire eller sprøbruddsmateriale. Det konkluderes med at områdestabiliteten i området er tilfredsstillende.
2. Snø/sørpeskred	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Ja	2	2		Området er flomutsatt ved høy vannstand i Tista, kombinert med stormflo
5. Tidevannsflom	Ja	2	2		Som over.
6. Radongass	Ja	1	3		Planområdet ligger i et område med lavt uraninnhold. Lav sannsynlighet for radon, men det kan ikke utelukkes.
Vær, vindeksponering. Er området:					
7. Vindutsatt	Nei				
8. Nedbørutsatt	Nei				
Natur- og kulturområder:					
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna/fisk	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner fredet	Nei				
14. Kulturminne/-miljø	Nei				
<b>Menneskeskapte forhold</b>					
Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltakene få konsekvenser for:					
15. Vei, bru, knutepunkt	Nei				
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus/-hjem, kirke	Nei				
18. Brann/politi/siviltforsvar	Nei				

19. Kraftforsyning	Nei				
20. Vannforsyning	Nei				
21. Forsvarsområde	Nei				
22. Tilfluktsrom	Nei				
23. Områder for idrett/lek	Nei				Reguleringssituasjon videreføres
24. Park; rekreasjonsområder	Nei				Reguleringssituasjon videreføres
25. Vannområder for friluftsliv	Nei				Reguleringssituasjon videreføres
Forurensningskilder. Berøres planområdet av:					
26. Akutt forurensning	Nei				
27. Permanent forurensning	Nei				
28. Støv og støy; industri	Nei				
29. Støv og støy; trafikk	Ja	3	1		Deler av planområdet ligger gul sone mht. trafikkstøy. Det legges ikke opp til støyfølsom arealbruk, med unntak av allerede etablerte tiltak, som f.eks. skoleparken.
30. Støy; andre kilder	Nei				
31. Forurenset grunn	Ja	2	2		Øst i området lå det tidligere en bensinstasjon.
32. Forurensning i sjø	Nei				
33. Høyspentlinje (stråling)	Nei				
34. Risikofylt industri	Nei				
35. Avfallsbehandling	Nei				
36. Oljekatastrofeområde	Nei				
Medfører planen/tiltaket:					
37. Fare for akuttforurensning	Nei				
38. Støy og støv fra trafikk	Ja	1	1		Trafikkvekst gir moderat økt støybelastning.
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei				
40. Forurensning i sjø	Nei				
41. Risikofylt industri	Nei				
Transport. Er det risiko for:					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				
43. Vær/føre begrenser	Nei				



tilgjengelighet til området					
Trafikksikkerhet					
44. Ulykke i av-/påkjørslar	Ja	1	2		Trafikkvekst gir økt risiko
45. Ulykke med gående/syklende	Ja	1	2		Trafikkvekst gir økt risiko
46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Nei				
47. Andre ulykkespunkt	Nei				
Andre forhold					
48. Sabotasje og terrorhandlinger	Nei				
- er tiltakene i seg selv et sabotasje/terrormål	Nei				
- er det potensielle sabotasje/terrormål i nærhet	Nei				
49. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand med mer.	Nei				
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)	Ja	1	3		Fare for drukning langs kaifronten.
51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.	Nei				
52. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Nei				

ROS-analysen viser at det er fire aktuelle hendelser (merket gule) som medfører en vurdering av om en skal sette inn tiltak:

#### Hendelse 4 + 5. Elveflom + Tidevannsflo

Området er utsatt for både stormflo og elveflom eller gjerne kombinasjonen av dette, da deler av planområdet ligger under 2 m o. h. Det største faremomentet vil være erosjon fra vannmassene. Slik landskapet i området er utformet, er det få muligheter for at vannet vil finne nye veier. Elvas kompetanse er da størst i selve elveløpet, mens et flomområde vil bestå av grunne vannmasser med små bevegelser.

**Tiltak:** Elva er allerede kanalisert, og deler av grunnen er allerede oppfylt. Det er ikke behov for ytterligere tiltak, men anlegget må vedlikeholdes (se vedlegg 3).

#### Hendelse 31. Forurenset grunn

Det er gjort grunnundersøkelser vest i området, og utarbeidet en tiltaksplan (10208202-RIGm-RAP-001) for terrengarbeider, se vedlegg 2.

Øst i området lå det tidligere en bensinstasjon. Her er det også potensiale for grunnforurensing. Før tiltak etter planen iverksettes må det gjøres grunnundersøkelser og utarbeides en tiltaksplan for massehåndtering også i dette området.

Byggegrunnen består delvis av avsetninger av organisk materiale fra treforedlingsindustrien. Massene avgir til tider avgasser som ikke bør trenge inn i bygget.

**Tiltak:** Planen stiller krav om avbøtende tiltak for å tilfredsstille krav. Terrengarbeider gjøres i henhold til godkjent tiltaksplan.

Byggene gis en utførelse som holder avgasser fra grunnen ute.

#### **Hendelse 50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare**

Fare for drukning i elva. I 2015 og 2016 druknet 194 mennesker. Av disse var 4 gutter i alderen 8-14 år. De aller fleste drukningsulykkene er knyttet til friluftsliv eller turer på byen, og den mest utsatte gruppen er menn over 40 år. Elva utgjør, i likhet med resten av havnebassenget i Halden en fare for drukning, men er nok ikke den mest utsatte strekningen. Området er oversiktlig og det er ofte mennesker her, i alle fall på dagtid.

**Tiltak:** Elva er et naturlig element, og nærheten til vannet er viktig for rekreasjon. Det er ikke ønskelig å endre forholdene på stedet, og ikke nødvendig med andre tiltak enn de som allerede finnes, som redningsbøyer og kantstopp/gjerde mot elva slik at f.eks. biler eller barnevogner triller ut i vannet. Dette anlegget må vedlikeholdes.

## **7 Beskrivelse av planforslaget**

### **7.1 Hovedgrep og bærende idé med løsningsforslaget**

Forslaget fremmes som en privat detaljreguleringsplan, men omfatter også kommunale anlegg fordi planforslaget innebærer en omregulering av en eksisterende detaljregulering.

Erfaringsmessig kan for detaljerte kart og reguleringsbestemmelser forårsake behov for reguleringsendringer eller dispensasjoner når planen skal gjennomføres. Dette er tidkrevende og kostbart både for kommune og utbygger. Tista senter har også behov for rom for omstilling. Det legges opp til en viss fleksibilitet i planen slik at den kan forvaltes på en hensiktsmessig måte. Planen viser derfor ikke i detalj hvordan f.eks. parkeringsarealene skal opparbeides, men stiller krav om dette skal inngå i en utomhusplan.

Trafikksystem, gangarealer, turvegsystem, utforming/sikring av uteområder, samt sammenhengene med de tilstøtende områdene er blant de viktigste aspektene denne detaljreguleringsplanen vil ivareta.

Hovedgrepet i planen er å:

- Tilrettelegge for å oppruste Fisketorget som et offentlig byrom. Videre er det en målsetting om å ta i bruk den vernede Spinneriboden. Bruk er gjerne det beste vernet. Et slik grep vil skape mer liv i den østre delen av kjøpesenteret samtidig som det binder nordøstsiden av (handels)sentrum sammen med sydsiden og Høvleriområdet/Tistasenter.
- Legge til rette for en utvidelse av den vestre delen av senteret for å få inn varegrupper som ikke finnes innenfor handelsområdet. Et slik grep vil demme opp for handelslekkasje.
- Rydde opp i kjøremønsteret ved vestsiden av Tistasenter.
- Binde sammen eksisterende byrom/lekeplass langs Tista med kjøpesenterets funksjoner.
- Skape bedre gangforbindelser i området.

## 7.1.1 Alternativvurderinger for hovedgrep

Det er vurdert flere løsninger enn løsningsforslaget gjennom denne planprosessen, både når det gjelder utforming av bygningsmassen og ulike trafikk løsninger. Det ble bla. foreslått å erstatte den vestligste innkjøringen til Tista senter med en ny adkomst rett fra rundkjøringen i vest. En slik løsning ville gjøre det enklere å skille biltrafikk og myke trafikanter inne på handelsområdet. På grunn av geometri og siktkrav motsatte veimyndighetene seg en slik løsning.

## 7.2 Planområdet med arealbruk

Beskrivelse av alle planformål og de mest relevante temaer:

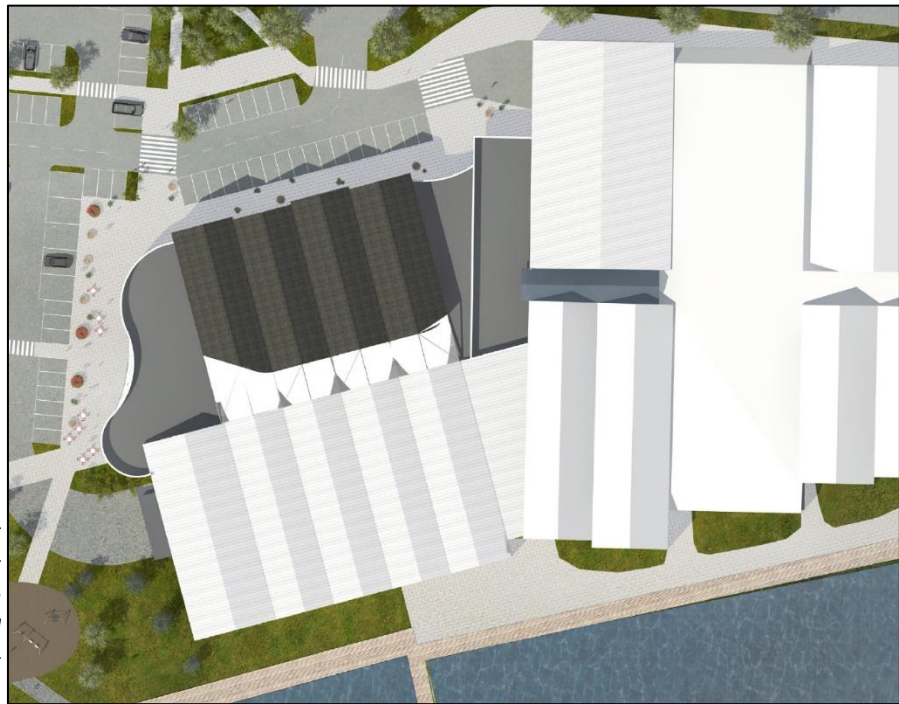
Oversikt over arealformålene i planen	SOSI	Areal m <sup>2</sup>
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>		
Kjøpesenter (BKJ1-2)	1140	20294
Energianlegg (BE1-3)	1510	99
Avløpsanlegg (BAV)	1542	42
Lekeplass (BLK1-3)	1610	1521
Bolig/forretning/kontor (BKB2)	1802	2125
Forretning/kontor/tjenesteyting/bevertning (BKB1)	1800	604
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
Kjørevei (SKV)	2011	7752
Fortau (SF1-17)	2012	5560
Torg (ST1-3)	2013	1150
Gatetun (SGT1-3)	2014	7913
Annen veigrunn – tekniske anlegg (SVT1-11)	2018	360
Annen veigrunn - grøntareal (SVG1-20)	2019	1251
Parkeringsplasser (SPP1-7)	2082	12116
Parkeringsanlegg for sykkel (SPH1-2)	2083	64
<b>§12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur</b>		
Turveg (GT)	3031	1856
Park (GP1-4)	3050	6434
Vegetasjonsskjerm (GV1-16)	3060	4148
<b>Totalt alle kategorier</b>		<b>73288</b>

### 7.3 Beskrivelse av planformål og funksjoner

#### 7.3.1 Bebyggelse og anlegg - Kjøpesenter (BKJ1-2)

Innenfor formålet tillates etablering av kjøpesenter med tilhørende. Det er avsatt to delfelt der det tillates kjøpesenter (BKJ1-2). BKJ1 omfatter eksisterende kjøpesenter i tillegg til at det åpnes for en utvidelse av den vestre delen. BKJ2 omfatter sonen mellom eksisterende kjøpesenter og elva. Her er det gitt egne bestemmelser som åpner for en mer aktiv bruk av området. Dette kan f.eks. være uteservering eller andre tiltak som skaper liv langs elvefronten.

Reguleringsbestemmelsene og plankartet styrer til sammen de ytre rammene for høyde og plassering av bygninger. Reklameinnretninger mm. skal følge en designmanual for skilt og reklame, som skal godkjennes av kommunen.



Figur 15. Illustrasjonen viser en mulig plassering av et nybygg. Eksisterende bygninger er her vist med hvit takflate, mens nybygget er mørkt.



Figur 14. Illustrasjonen viser det vestre inngangspartiet slik det er presentert i mulighetsstudiet, sett fra vest.

Det er utarbeidet en mulighetsstudie for både øst-, og vestsiden av senteret som er lagt til grunn for utarbeidelsen av planen, og som er brukt som eksempel i beskrivelser og illustrasjoner. Mulighetsstudiet er ikke juridisk bindende, men viser ambisjonene med utvidelsesprosjektet.

### 7.3.2 Bebyggelse og anlegg - kombinert formål, forretning/kontor/tjenesteyting (BKB1)



Figur 16. Spinneriboden slik den i dag framstår mot Tista. Eksisterende fasadeåpninger begrenser utnyttelsesmulighetene, men kan samtidig gi spennende muligheter.

Arealet «BKB1» omfatter «Spinneriboden». BKB1 er også underlagt hensynssone H570, bevaring av kulturmiljø. Den er ønskelig å fylle den gamle sjøboden med virksomheter som er forenelig med vern. Dette kan være forretning/kontor eller tjenesteyting. Under tjenesteyting kan aktuelle formål være en småskalavirksomhet som f.eks. fysioterapi, frisør, galleri, bevertning, konsulentvirksomhet mm. Virksomhetene vil måtte tilpasse seg til bygget – ikke omvendt, noe som legger noen begrensninger mht. eksponering og andre fysiske vilkår.

I tillegg til bevaring av selve bygget er utformingen av de tilstøtende områdene viktig for opplevelsen. I dag kommer ikke bygget til sin fulle rett, delvis fordi det ikke har noen funksjon og delvis fordi det ligger litt umotivert i utkanten av en parkeringsplass med biler opp mot husveggen, gjemt bak andre bygninger. Ved en omarbeiding av området vil deler av eksisterende senter rives, slik at det åpner seg en plass mellom kjøpesenteret, et nybygg og Spinneriboden. Nivåforskjellene i uteområdene vil også bearbeides slik at det etableres en sammenheng mellom eksisterende og nye bygg.

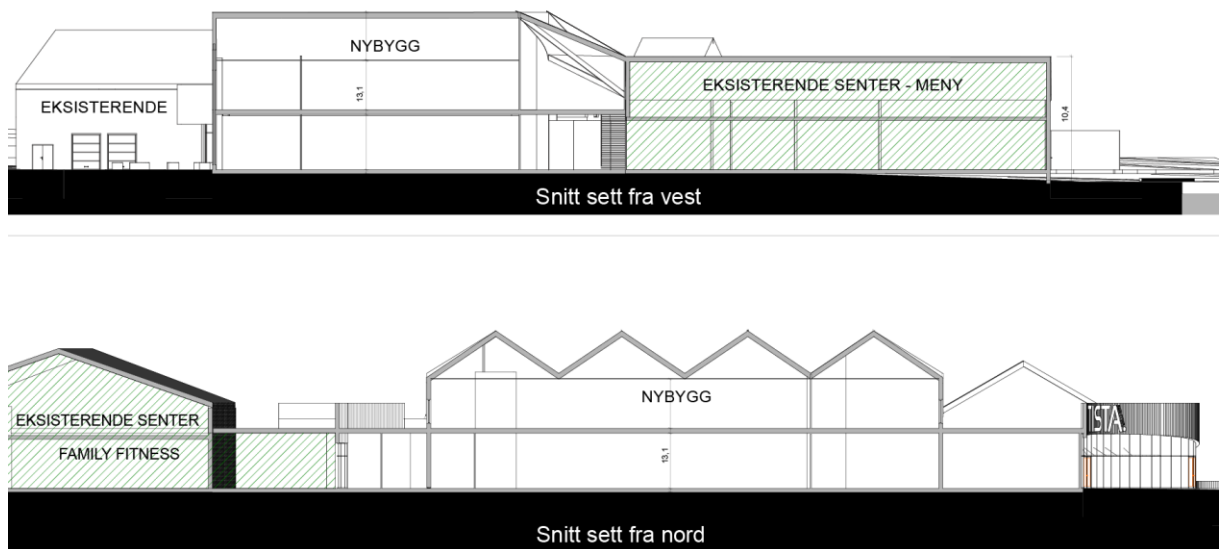
### 7.3.3 Bebyggelse og anlegg - kombinert formål, bolig/forretning/kontor (BKB2)

Feltet BKB2 omfatter eksisterende boliger, forretning og kontor. Området er støyuetsatt, men med potensielle uteoppholdsarealer på bakken og på balkonger, brukbart beskyttet bak bebyggelsen.

### 7.3.3.1 Bebyggelsens høyde og plassering

#### Bebyggelsens høyde og plassering, felt BKJ1.

Utvidelsen mot vest vil skje rett nord for dagens matvareforretning, Meny. Hovedstrukturene vil oppføres i to etasjer med saltak som er orientert med gavlen mot Tista. Mulighetsstudiet viser to nye inngangsparti i én etasje. Det ene inngangspartiet er orientert mot fotgjengerovergangen ved Walkersgate. Hovedinngangen vil legges til vestsiden av senteret. Dette grepet gjør det mulig å flytte konditoriet og dets utearealer slik at kontakten med lekeparken og bryggepromenaden styrkes.



Figur 17. Illustrasjonen viser snitt av det planlagte nybygget i vest, sett fra vest (øverst) og nord (nederst). Deler av nybygget i to etasjer er planlagt med en byggehøyde på 13,1 meter, noe som er ca. 1,5 meter høyere enn eksisterende bygg.

I reguleringsbestemmelsene er det tatt inn bestemmelser om at tiltak innenfor BKJ1 kan føres opp til 16 m o.h. Det vil da være mulig å føre opp et bygg med en høyde på 13,8 meter. Høydespranget fra eksisterende bebyggelse vil da være maksimalt være rundt to meter, noe som er lite merkbart. Til sammenligning legger man knapt merke til at det eksisterende Meny-bygget er satt sammen av fem parallelle saltaksformer der høydeforskjellen på gavlene utgjør én meter.

### 7.3.3.2 Grad av utnyttning.

Den vestlige utvidelsen av Tista senter (BKJ1) vil få et bruksareal på ca. 2200 m<sup>2</sup> i 1. etasje og 1500 m<sup>2</sup> i 2. etasje (totalt 3700 m<sup>2</sup>). Sammenlagt med eksisterende arealer anslått til rundt 16000 m<sup>2</sup> blir det en total på tomten på rundt 19700 m<sup>2</sup>.

Utvidelsene av byggeområdene er tilpasset fotavtrykket til den planlagte bebyggelsen. Det legges derfor opp til 95 %BYA innenfor BKJ1. Utnyttelsesgraden innenfor BKB2 er satt til BYA=80%.

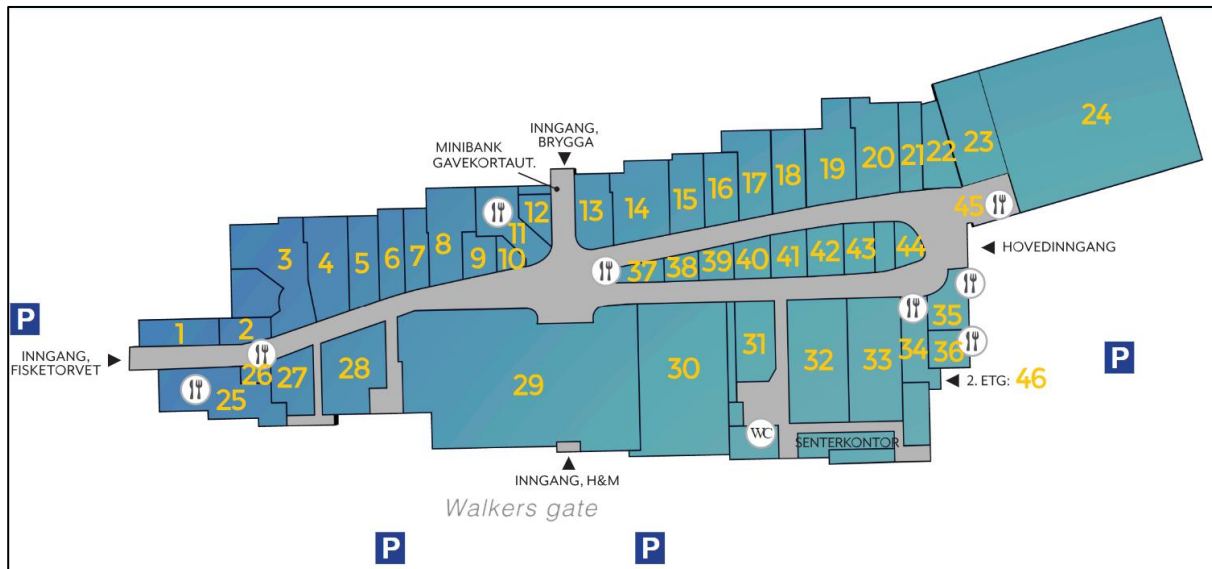
### 7.3.3.3 Funksjoner og butikkssammensetting.

Tista senter og Høvleriet regnes som ett handelsområde og dekker i stor grad Haldensernes behov for detaljvarer, deriblant enkelte store varegrupper som møbler og byggevarer. Spesielt for området er den sentrale lokaliseringen samt at arkitekturen i liten grad preges av «big-box» konseptene som dominerer sammenlignbare handelsområder.

Tista senter ligger i dag i all hovedsak på ett plan som rommer 44 leietakere. Personalrom, senterkontor og et treningssenter ligger på andre plan.

Senteret er utviklet over tid, og framstår etter en hovedombygging i 2013 som et moderne og fleksibelt kjøpesenter som lett tiltrekker seg både leietakere, handlende og besøkende. Senteret har i dag 8 restauranter/kafeer som sammen med uteområdene og senterets vrangleområder fungerer som viktige sosiale møteplasser for alle typer mennesker.

Sammensettingen av butikker varierer over tid, men tilbyr sammen med tilstøtende aktører i vest de fleste kjeder, varegrupper og tjenester man kan forvente av et handelsområde - med ett unntak. Til tross for at handelsområdet rommer to treningssentre finnes ingen større sportsforretning. Dette medfører trolig noe handelslekkasje og dermed økt trafikk til Dikeveien, Tunejordet og Nordby.



Figur 18. Dagens situasjon med 44 leietakere

Utvidelsen av senteret er planlagt i to retninger. Den vestlige delen ønskes utvidet for å kunne tiltrekke seg aktører med stort plassbehov, samtidig som det vil skapes større fleksibilitet rundt arealfordelingen for resten av senteret.

Utgangspunktet for utvidelsen mot øst var at spinneriboden i større grad skulle komme til sin rett ved å bli inkludert i virksomheten ved senteret. Ved å ta i bruk Spinneriboden blir det enklere å legge til rette for leietakere med avvikende behov og åpningstider, samtidig som det oppstår et byrom mellom eksisterende kjøpesenter, Spinneriboden og et nybygg.

#### 7.3.3.4 Parkering

Senteret tilbyr i dag rundt 370 gratis parkeringsplasser, der det i utgangspunktet gis anledning for å parkere i 1-3 timer (5 timer ved registrering). I reguleringsbestemmelsene er det tatt inn krav om at det skal opparbeides 1-2 plasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Kravet er satt ut fra bestemmelsene i den opprinnelige detaljreguleringsplanen og gjennom en tolking av intensjonene i sentrumsplanen.

Sentrumsplanen krever at det for forretning skal opparbeides maks 1,5 p-plasser pr. 100 m<sup>2</sup> forretning. Parkeringskapasiteten ved Tista senter er i dag 2,3 p-plasser pr. 100 m<sup>2</sup>. I sentrumsplanens planbeskrivelse rådes det samtidig til at kjøpesenteret ved en utvidelse bør utvide parkeringskapasiteten. Målsettingen i planen er selvmotsigende og ønsket om flere parkeringsplasser strider mot rådende normer for parkeringsdekning og målsettingen om nullvekst i personbiltrafikken. Planen har derfor lagt seg på en linje der dagens parkeringskapasitet vil reduseres noe.

Til daglig er parkeringskapasiteten ved senteret tilfredsstillende. Det kan unntaksvis oppstå situasjoner der parkeringsplassene oppleves som fulle, noe som også medfører trafikk av besøkende på leting

etter parkeringsplass. En forholdsvis stor andel (ca. 10%) av parkeringsplassene er i dag forbeholdt ansatte, samtidig som parkeringsplassen til tider benyttes av andre enn senterets besøkende. De siste årene er det blitt innført tidsbegrensning for deler av parkeringen, noe som har hjulpet på situasjonen. Ved å omorganisere parkeringsordningen ytterligere vil man kunne endre parkeringsmønsteret og frigjøre parkeringskapasitet. Reguleringsbestemmelsene krever at 6% av P-plassene opparbeides med tilkoblingsmulighet for lading av ladbare kjøretøy.

Det er i dag opparbeidet sykkelparkering ved hovedinngangene til Tista senter. Disse oppleves i dag som romslige selv om det er snakk om få plasser. I en framtidig situasjon vil dette bildet kunne endre seg noe. Det er satt av eget areal (SPH1-2) for sykkelparkering, i tillegg til at det er plass for sykkelparkering rett ved hovedinngangsdøra.



Figur 19. Illustrasjonen viser et mulig prinsipp for arrondering og utnyttelse av parkeringsplassen. Her er det lagt vekt på intuitive og korte gangakser, samtidig som inndelingen av parkeringsplasser hindrer blindveier. Sammenlignet med dagens parkering vil behovet for å rygge og snu bli redusert. Dette fører til en mer effektiv og trafikksikker parkeringssituasjon. Kjørearealene er også dimensjonert, slik at varelevering vil kunne skje uten behov for mye rygging. Sammenlignet med dagens situasjon reduseres antall parkeringsplasser fra 370 til rundt 340 plasser. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

#### 7.3.4 Bebyggelse og anlegg - energianlegg (BE1-3)

Det er satt av areal for energianlegg «BE1» for å flytte eksisterende transformatorstasjon ved Walkersgate/Oscars gate. Arealet ligger sentralt i området og i tilknytning til vei. Eksisterende trafo er imidlertid plassert rett ved en fotgjengerovergang, og er i konflikt med frisikt både til fotgjengerovergang og kryssutforming Walkers gate X Oscars gate. Energianlegget bør av både



estetiske og sikkerhetsmessige årsaker flyttes. Transformatorstasjonen kan med fordel også gis en annen utforming enn eksisterende trafobygning.

Arealet «BE2-3» omfatter areal for eksisterende transformatorstasjoner.

### 7.3.5 Bebyggelse og anlegg - avløpsanlegg (BAV)

Det er etablert avløpsanlegg innenfor «BAV» på Fisketorget. Denne videreføres.

### 7.3.6 Bebyggelse og anlegg - lekeområder (BLK1-3)

Regulert lekeplass «BLK1-3» omfatter eksisterende offentlige lekeplasser. Begge lekeplassene ligger i områder der det ferdes mange mennesker, og er også viktige for folk som bor i området. Begge lekeplassene ligger ved trafikkarealer, men er utformet på en oversiktlig måte, og med sittebenker slik at det er naturlig at voksne oppholder seg sammen med barna.

BLK1 har en relativt trygg tilknytning mot bebyggelsen mot Banken, men leder også ut mot Walkers gate med høye trafikk tall og ligger rett ved en parkeringsplass.



Figur 20. Eksisterende lekeplass "BLK1" ved senterets nordlige inngangsparti.

Lekeplassen BLK2-3 omfatter eksisterende lekeplass mellom Tista og Tista senter. Lekeplassen har en god tilknytning til grønnstrukturen i området og vil få bedre kontakt med Tista senter etter en utvidelse av senteret, ved at lekeplassen vil ligge i nærheten av inngangspartiet der det trolig vil etableres konditori med uteservering. Samtidig er lekeplassen lokalisert nær vannet og i nærheten av varemottaket til dagligvareforretningen på Tista senter.

### 7.3.7 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjørevei (SKV)

Kjøreveiene i planen er offentlige, og er med enkelte unntak regulert slik de er bygget. Enkelte steder, som f.eks. ved Rødsbergs plass, er veiføringen strammet inn slik at det er mer plass til torg og parkmessig opparbeiding. Oscars gate er tilsvarende strammet inn, slik at fortausarealene blir romsligere. Selve krysset ved Oscars gate/Fisketorget er i planen vist som en liten rundkjøring der omfanget av rundkjøringen er betydelig redusert i forhold til løsningen i gjeldende reguleringsplan. I selve krysset er vegbanen etter en sporingsanalyse noe utvidet for å tilfredsstillende krav til veibredde for lastebiler, samtidig som det legges til rette med en overkjørbar trafikkøy. Denne løsningen tar logikken og effektiviteten fra en vanlig rundkjøring opp i seg, samtidig som selve utformingen er stedstilpasset. Med en slik utforming vil området i større grad framstå på de myke trafikanters premisser.

I tilknytning til krysset er det lagt til rette for en kantstopp for buss ved «Torget ST1», som i dag er et forholdsvis utflytende asfaltert område. Ved å organisere trafikken på denne måten vil arealet kunne frigjøres for andre formål, slik at det blir mulig å danne en liten plass her.

Det er gjort trafikkanalyser i forbindelse med planarbeidet som konkluderer med at man i et framtidig trafikkbilde vil kunne oppleve oppstuvning av trafikken i krysset pga. trafikk i avkjøringen ved krysset til og fra Fisketorget. For å avbøte denne situasjonen anbefales det at innkjøringen til torget fjernes. Det er opparbeidet avkjøring til en «drive inn» burgerrestaurant ved Tista senter. I en framtidig situasjon vil det også være mulig å la avkjøringen til denne krysse over torget.

### 7.3.8 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – fortau (SF1-20)

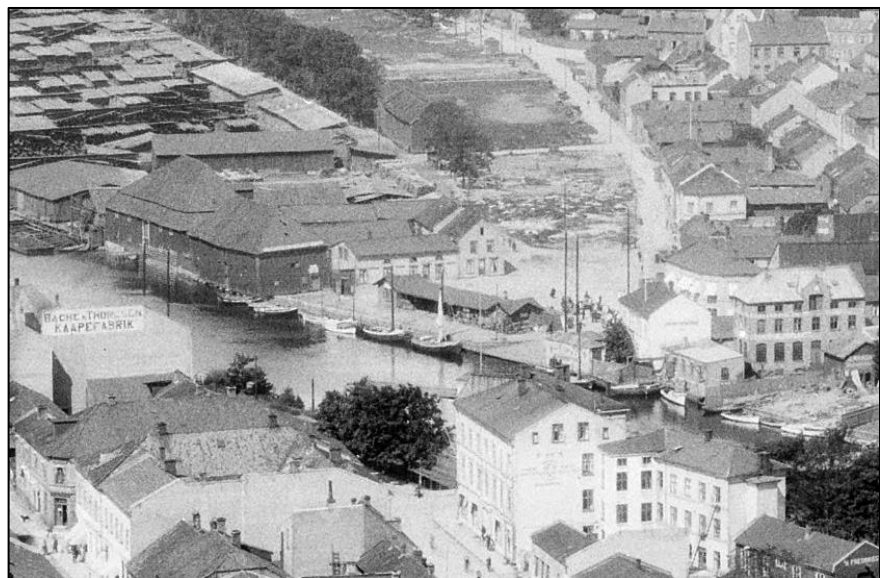
Fortauene «SF» er offentlige fortau langs offentlige veier samt gangarealer inne på kjøpesenterområdet. Fortauene er i stor grad regulert slik de er bygget, men er endret der vegløpet er foreslått endret, f.eks. i den østligste enden av Peder Ankers gate, der gateløpet er rettet ut mot krysset, samt i Oscars gate der gateløpet er innsnevret slik at fortauet kan utvides. Det tillates at trafikk krysser fortau i forbindelse med handelsvirksomhetene.

#### 7.3.1 Gatetun (SGT1-3)

Tidlig i planprosessen var det et ønske om å føre opp et nybygg ved Spinneriboden på Fisketorget. Bygget var opprinnelig tenkt plassert der det tidligere lå bebyggelse i form av et hotell, sjøbod, og siden bensinstasjon. Bygget ville da blitt plassert som et fondmotiv, sett fra Oscars gate. Gjennom planprosessen har kommunens administrasjon bedt om å få vurdert en alternativ plassering for å bevare sikten ned Oscars gate. Gjennom den politiske behandlingen av saken ble det vedtatt at Fisketorget, Bakbanken, Peder Ankes gate og Rødsbergs Plass skulle framstå som et gatetun der det skulle legges til rette for varierende bruk. I praksis vil dette bli være en videreføring av dagens funksjoner, men med mulighet for en estetisk opprusting.

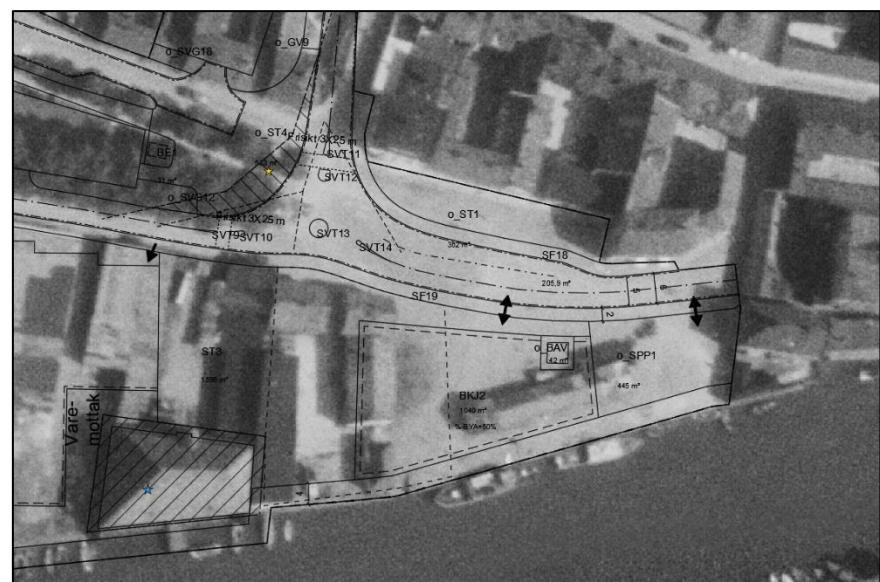
En ny utforming av området bør tilpasses både funksjonene de skal betjene, og det eksisterende bygningsmiljøet, f.eks. Spinneriboden.

Figur 22. Utsnitt av et gammelt fotografi (udatert) som viser Fisketorget utforming ved begynnelsen av forrige århundre. I senter av bildet vises lav bebyggelse som hadde kontakt med vannet, og samtidig dannet en ramme for torget.



Kilde: Nasjonalbiblioteket.

Figur 21. Flyfoto fra 1948 som viser det gamle byggets plassering i forhold til planforslaget. Byggearealet er trukket vestover på grunn av at det ligger mye infrastruktur i bakken der det opprinnelige bygget lå. Merk at både Walkers gate og Oscars gate her er blokkert av bebyggelse.



Kilde: Norge i bilder.

### 7.3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – torg (ST1-3)

Planen viderefører «torg» rett nord for Fisketorget (ST1) og Rødsbergs plass (ST2). I tillegg er det regulert inn et nytt torg nord for Walkers gate (ST3).

Hensikten med de små torgene er å skape plasser som kan bidra til en utvikling av bylivet ved å sette av areal der det kan legges til rette for uteopphold og ulike aktiviteter. De aktuelle arealene framstår i dag som mer eller mindre utflytende asfalterte arealer som tidvis brukes for parkering av et fåtall biler. Noe av intensjonen med plangrepet er også å stramme inn disse trafikkarealene. I tillegg er Fisketorget regulert inn som gatetun med flerbruksmuligheter.



Figur 23. Fisketorgetets nordside. Torget er i dag tilrettelagt som et litt utflytende trafikkareal. Busslomme og holdeplass er avgrenset i form av opptegning på asfalten. Torget ST1 ligger som en lun krok der det er naturlig å oppholde seg. Med et bedre definert trafikkareal og f. eks. plass for noe beplantning, vil arealet framstå som mer innbydende.



Figur 24. Rødsberg plass (ST2), til høyre i fotografiet, må sees i sammenheng med parken GP3. Her er det behov for en innstramning av gateløpet.

---

### 7.3.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – annen veggrunn (SVT + SVG)

Arealene for annen veggrunn (SVT1-11) skal fungere som en teknisk del av veianlegget. Arealene (SVG1-21) er en mer parkmessig del av veganlegget. Arealene kan opparbeides med parkmessig beplantning og/eller f.eks. belegningssten. Arealene kan brukes for snøopplag, belysning mm.

### 7.3.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – parkeringsplasser (SPP1-7)

Det er lagt til rette for seks større parkeringsplasser i planen. SPP1-2 er offentlig parkering som er avgiftsbelagt eller boligsoneparkering for beboerne.

SPP1 og SPP2 er avgiftsbelagt parkering som også inngår som boligsoneparkering. På parkeringen SPP2 er det anlagt en ladestasjon med hurtigladere som driftes av Fortum.

SPP3-6 er tidsbegrenset gratis parkering som eies og driftes av Tista senter. Disse forvaltes i samband med kjøpesentret, og er nøyere beskrevet under punkt 7.3.1. Reguleringsbestemmelsene krever at minst 5% av plassene skal være tilrettelagt for bevegelsehemmede. Disse plassene vil som i dag plasseres nærmest inngangspartiet langs vestsiden av kjøpesentret, og har en viktig funksjon. Mange bevegelsehemmede bruker senteret som møteplass fordi det er enkelt å ta seg fram her. Det vil også opparbeides plasser med lademulighet for elektriske kjøretøy.

I tillegg til regulert parkering, praktiseres gateparkering i den nordre delen av planområdet.

Fisketorget, som er regulert som gatetun, rommer kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser. Parkeringsbelegget her er lavt, noe som trolig har sammenheng med at det finnes et stort antall gratis parkeringsplasser i nærområdet. Nylig er det etablert parkering for kommunens el-biler på området. Kommunens biler «Smart City Halden» kan også leies av privatpersoner. Torget disponeres også for arrangementer av ulikt slag.

### 7.3.5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Sykkelparkeringsplasser (SPH1-2)

Reguleringsbestemmelsene krever at det opparbeides 0,25 parkeringsplasser for sykkel pr. 100 m<sup>2</sup> BRA. Deler av disse vil f.eks. kunne ligge innenfor byggeområdet eller areal avsatt som gatetun (SGT1-2). I tillegg er det regulert inn et eget areal (SPH1-2) for sykkelparkering.

### 7.3.6 Grønnstruktur Turveg (GT)

Elvepromenaden er regulert som offentlig turveg «GT», og skal holdes åpen for allmennheten. Arealet er allerede opparbeidet som bryggeanlegg, og vil i framtiden framstå som en del av et turnett langs Tista. Det er ikke opparbeidet promenade videre øst for Spinneriboden, hvor elvepromenaden ender i parkeringsplassen på Fisketorget.

Det er opparbeidet en ny kaifront av granitt mot Fisketorget. Her må det etableres en videre overgang mellom torget og elvepromenaden. Ved en eventuell fortsettelse av bryggepromenaden, bør denne legges så lavt at granittmuren kommer til sin rett, samtidig som det dannes universelt utformede overganger mot bakkenivået. Denne sammenhengen ligger imidlertid utenfor planområdet, og behandles følgelig ikke av planforslaget.



Figur 27. Fotografiene ovenfor viser turveitraseen langs planområdet. Det er også opparbeidet en elvepromenade langs sørsiden av Tista.

### 7.3.7 Grønnstruktur Park (GP1-4)

Det er avsatt fire parkområder mellom Banken og Walkers gate. Alle områdene er i varierende grad opparbeidet. «GP1» er et parkmessig område opparbeidet i tilknytning til lekeplassen «BKL1». «GP2» er en forlengelse av «GP3», men er i dag gjennombrutt av rester av «Bakbanken» som er sperret mot Rødsbergs plass. Arealet fungerer i dag for parkering.



Arealene «GP3-4», også kalt «Skolestadion» inneholder ballbinge, skateanlegg og gressbane, og er mye brukt av beboere i området. «GP4» brukes også for arrangementer.

Arealene ved skateanlegget burde kunne forbedres og utnyttes bedre med f.eks. sittebenker og eventuelt et separat tilbud for små barn.



### 7.3.8 Grønnstruktur Vegetasjonsskjerm (GV1-15)

Arealene «GV1-16» omfatter arealer med trekker mot Walkers gate, Peder Ankers gate og Bakbanken. Trekkene er en viktig del av bymiljøet, og skal i størst mulig grad bevares.

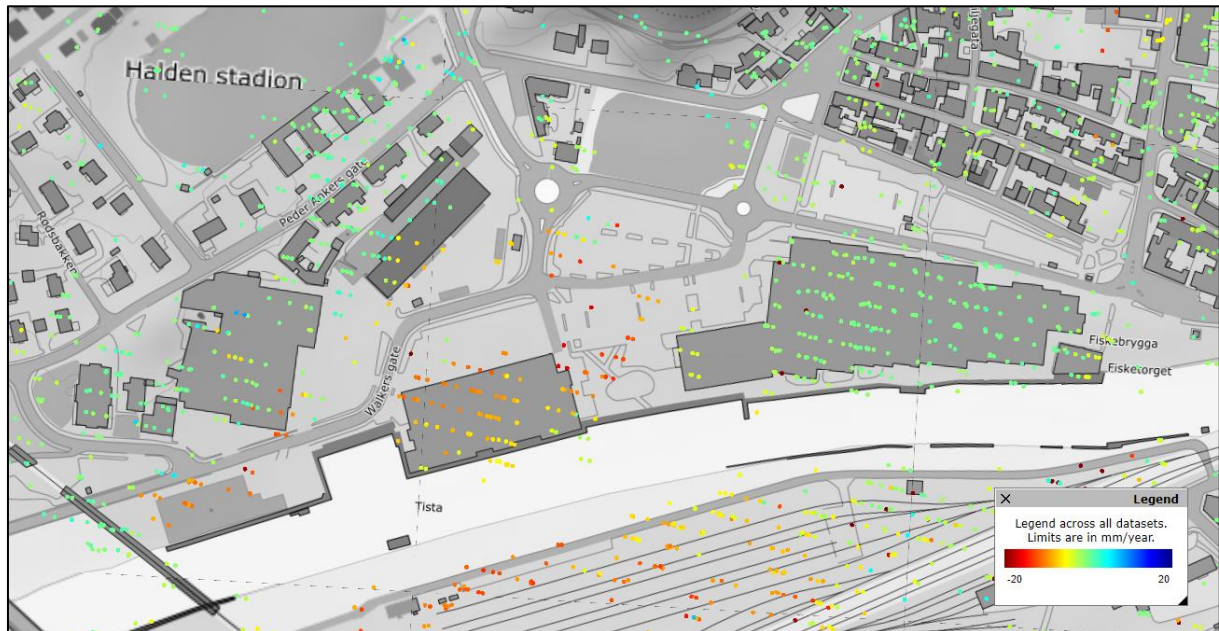
## 7.4 Hensynssoner

### 7.4.1 Hensynssone H320, flomfare

Mye av planområdet ligger i en høyde under 2,2 m o. h., og er dermed definert som flomutsatt. Planen stiller krav om at tiltak innenfor hensynssone H320 må gis en utforming som enten tåler vann, eller er hevet til over flomnivået. Flomsletten dekker store arealer i sentrum, og det antas at elvas

kompetanse avtar når man beveger seg vekk fra løpet til Tista. Flomfaren representerer dermed i første rekke skader som følge av inntrenging av vann, ikke erosjon.

Fundamentering og grunnforhold må vurderes nøye ved oppføring av et nybygg og opparbeidelsen av utearealer. Høydeforskjellene ved overgangen til kulverten under jernbanen i Walkers gate illustrerer hvor viktig dette er.



Figur 28. Kart som viser nedsynking av landareal, <https://insar.ngu.no>. Målinger viser at eksisterende senter ligger i et stabilt område, mens områdene lenger vest er i ferd med å synke.

#### 7.4.2 Hensynssone H570, bevaring av kulturmiljø

Spinneriboden er underlagt hensynssone H570. Intensjonen er at bygningen eksteriørmessig skal bevares som den er. Bygningen skal kunne innredes til ny virksomhet, forutsett at den kan tilbakeføres til original tilstand.

#### 7.5 Universell utforming

Planområdet er tilnærmet flatt, noe som letter arbeidet med universell utforming. En utfordring er å se planområdet samlet sammen med handelsområde lenger vest. En rullator, rullestolbruker eller barnevogn kommer seg ikke fra Tista senter til f.eks. REMA på Høvleriet uten å måtte bruke trafikkarealene. For å komme videre vestover må Mathias Bjørns gate krysses. Her er det imidlertid ikke opparbeidet fotgjengerovergang, noe som vanskeliggjør en kryssing.

Nye tiltak innenfor planområdet vil følge gjeldende regelverk med hensyn til universell utforming.

#### 7.6 Parkering ved Tista senter

Tista Senter disponerer i dag 370 parkeringsplasser for kunder og ansatte. Av disse er ca. 40 parkering for ansatte.

Detaljene rundt parkering er ikke løst i detalj, men det er gjort en mulighetsstudie som viser en mulig løsning. Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at det skal opparbeides mellom 1 – 2 p-plasser pr. 100 kvm BRA næringsareal, og at utformingen av arealet skal inngå i utomhusplan ved rammesøknad.

Den foreslåtte utbyggingen innebærer at 83 av de eksisterende p-plasser vil berøres, slik de i dag er lokalisert. Med en mer effektiv arrondering av parkeringsområdet, tilpasset ny og mer logisk adkomst og bygningsplassering vil man unngå at så mange p-plasser utgår. Med en ny arrondering av

parkeringsarealet, vurdert ut fra den nye situasjonen, vil bortfallet av parkeringsplasser reduseres til anslagsvis 35 plasser. Samtidig er en større andel av de nye og mer plasskrevende parkeringsplassene forbeholdt bevegelsehemmede.

Reguleringsbestemmelsene krever at det skal opparbeides 0,25 parkeringsplass for sykkel pr 100 kvm BRA. Dette innebærer om lag en tredobling av dagens parkeringskapasitet. Dagens sykkelparkeringer er lagt ved inngangspartiene. Ved Fisketorget er det ikke mulig å låse rammen fast, mens anlegget på vestsiden tilfredsstiller kravene i planen. Det er i dag god parkeringskapasitet ved sykkelparkeringene, selv på dager med pent vær. Tomme sykkelparkeringsplasser er lite miljøskapende. Det er derfor ikke ønskelig å legge inn en høyere parkeringskapasitet nå.

## 7.7 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelsene er inndelt etter når kravet inntreffer – ramme-, igangsettings- eller midlertidig brukstillatelse.

Ved søknad om rammetillatelse skal det vedlegges dokumentasjon som avklarer hovedforutsetningene rundt prosjektet.

- Overordnet utomhusplan som avklarer av rammer og hovedprinsipper for plassering og organisering av bygg og trafikkarealer.
- Overvannsplan med avklaring av rammer og hovedprinsipper for overvannshåndtering.
- Tiltaksplan for håndtering av evt. grunnforurensning.
- Redegjørelse for flomfare.

Før det gis igangsettingstillatelse skal det for hvert byggetrinn vedlegges mer detaljert informasjon om hvordan anlegg i planområdet skal utformes, samt en plan for gjennomføringen:

- Endelig, detaljert utomhusplan.
- Plan for trafiksikkerhet, framkommelighet og ivaretagelse av krav til støy og støv under bygge- og anleggsperioden.
- Estetisk redegjørelse for skiltbruk utforming, fasader og materialbruk.

Før det gis ferdiggattest for å ta i bruk **anlegget** skal viktige funksjoner sikres:

- Hovedatkomst, parkeringsarealer og gangarealer skal være etablert før det gis brukstillatelse for utvidelse innenfor BKJ1-2.
- Beplantning, tilsåing og evt. andre arbeider som er årstidsavhengig, skal være gjennomført senest første vekstsesong etter at anlegget er tatt i bruk.

## 8 Virkninger av planforslaget

### 8.1 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

I avsnittene nedenfor er planen vurdert etter kriteriene som framgår av §§ 8-12 i naturmangfoldloven.

#### § 8. Kunnskapsgrunnlaget

Planområdet er undersøkt gjennom befaringer og det er foretatt utsjekk mot DN sin naturbase. Med unntak av registrert gråtrost ved parkeringsplassen til Tista senter er det ikke registrert naturtyper eller arter av stor forvaltningsinteresse. Det meste av vegetasjon i området er parkmessig, og området representerer en vanlig naturtype.

Det er registrert grunnforurensning i området etter tidligere tiders virksomhet. Reguleringsbestemmelsene krever at det utarbeides tiltaksplan for håndtering av masser før det gis rammetillatelse. En sikrer med dette at grunnforurensningen ikke spres.

Vi anser kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig for å utelukke skade på viktige biologiske interesser.

#### § 9. Førre-var-prinsippet



---

Virkninger av planlagte tiltak innenfor planområdet vurderes i hovedsak å være kjent. Det er gjort miljøtekniske undersøkelser for å innhente kunnskap.

#### *§ 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning*

I henhold til naturmangfoldloven §10 skal en samlet belastning, som f.eks. stykkevis nedbygging av landskap, økosystemer, naturtyper og arter unngås. Denne utbyggingen skjer som en utvidelse av eksisterende bebyggelse. Alternativet til å ikke bygge ut her vil trolig medføre vedvarende eller økt bilbasert handelslekkasje til andre handelsområder som ligger mindre sentralt i forhold til boligbebyggelsen i Halden. Den samlede belastningen vurderes derfor til å reduseres gjennom utbyggingen.

#### *§ 11. Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:*

Det forutsettes at tiltaket ikke medfører noen miljøforringelse.

#### *§ 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder*

Inngrep vil bli begrenset til det som er nødvendig for gjennomføring. Håndtering av forurensede masser vil skje i medhold av tiltaksplan godkjent av Halden kommune.

### **8.2 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk**

Deler av planområdet framstår i dag som et lokalt viktig rekreasjonsområde. Sonen langs Tista er et naturlig turmål og/eller transportetappe for forbipasserende beboere i området. Verdien av området vil forsterkes gjennom økt fortetting av boligarealene i Halden sentrum. Det samme gjelder park- og lekearealene mellom Banken og Walkers gate.

Tilgjengeligheten til lekeparksen ved Tista senter vil trolig bedres ved at inngangspartiet trekkes vestover. En opprusting av arealene rundt Spinneriboden, eventuelt med servering/uteservering, vil også skape mer liv langs elvebredden.

### **8.3 Trafikkforhold**

En utvidelse av handelsflaten vil medføre lokal trafikkvekst. Trafikkveksten vil sammen med den generelle trafikkveksten medføre økt belastning trafikksystemene som krysser planområdet. Trafikkanalysene viser at det kan være nødvendig med enkelte tiltak for å sikre en akseptabel trafikkavvikling. Til tross for høye trafikk tall er det registrert få ulykker langs veiene. For å bedre trafikkflyten og gjøre trafikkmønsteret mer intuitivt vil det ryddes opp i kryssutformingen vest i området. Den vestlige utkjøringen ved Tistasenter er i dag sammenvokst med innkjøringen til REMA 1000. Disse to avkjøringene vil forskyves slik at de ligger lenger vekk fra hverandre og skilles fra kjørebane med overkjørbar kantsten. I tillegg vil gangsystemet for fotgjengere markeres bedre.

Punktet der Peder Ankers gate møter Fridtjof Nansens gate (nederst i Stadionbakken) er representert med flest trafikkulykker. Her er det allerede gjort tiltak ved at Fridtjof Nansens gate har blitt forkjørsregulert, samt at det er ryddet opp i vegetasjonen som tidligere begrenset sikten ved fotgjengerovergangen. Fotgjengerovergangene er her regulert slik den i dag er plassert. Fotgjengerovergangene burde strengt tatt trekkes et par meter inn fra krysset, jf. Håndbok V121, men dette ville trolig ført til at overgangen ikke ville ha blitt benyttet.

Økt handel vil kunne medføre økt press på parkeringskapasiteten i området. Etterspørselen etter parkering henger imidlertid nært sammen med tilgangen på «gratisplasser». Ved innføring av boligsoneparkering og begrenset parkeringstid ved Tista senter for de ansatte, spredte ansattparkeringen seg til bolig gatene i nærområdet, utenfor boligsonen. Peder Ankers gate var f.eks. et populært område for parkering. Manglende «kapasitet» på gratis parkering i byen vil nok oppleves som en ulempe for mange, men man kan ikke forvente å skulle kunne parkere gratis eller dimensjonere parkeringskapasiteten i byen for en ubegrenset tilgang på parkeringsplasser.

En utvidelse av den avgiftsbelagte sonen for boligparkering vil sammen med en håndheving av parkeringsreglementet fungere som et incentiv til å velge å ikke kjøre bil til jobben, noe som jo er i tråd med nasjonale målsettinger.

#### 8.4 Forbedring av byrommet ved Fisketorget, Bakbanken og Peder Ankes gate og Rødsbergs Plass.

De ovennevnte byrommene har sammen med skatebanen, Rockehuset, parkområdene, skolestadion mm. stort potensial for forbedring. Ved å legge til rette for «gatetun» i disse områdene, vil byrommet kunne endres på premissene til de myke trafikantene.

Trafikksikkerhetshåndboken beskriver gatetun på denne måten: «*Gatetun er et tiltak som fortrinnsvis er ment å fremme opphold og lek på steder hvor trafikk med kjøretøyer har begrenset omfang. Gatetun er blanding av trafikk på fotgjengernes premisser og kan inngå som ett av flere virkemidler ved trafikksanering av et område.*

*Gatetun utstyres med beplantning, sandkasser, lekeapparater, bord og benker, alt etter behov. Kjørebane skal ikke være rettlinjert, og skal ikke markeres med kantstein eller annet som gir høydeforskjell mellom kjørebane og øvrige arealer. Parkeringsplasser må være spesielt oppmerket. Gatetun skal ikke ha gjennomgangstrafikk. Inn- og utkjøring av gatetun skal skje over kantstein.»*

Målsettingen med gatetunene er å bedre trafikksikkerheten og legge opp til en utvidet bruk av det offentlige rom, samtidig som det ikke går ut over trafikkfunksjonen. Forholdene ligger til rette for dette både i Peder Ankers gate og Bakbanken. Fisketorget og torgene ST1 og ST3 er splittet av Oscars gate og Walkers gate, og kan derfor ikke sees på som et sammenhengende gatetun.

Fisketorget er i dag som et lite benyttet parkeringsareal. Arealet framstår som en litt for stor asfaltert flate i bybildet, og har ingen naturlig innramming i form av f.eks. bebyggelse eller beplantning. Arealet har ingen viktig funksjon som parkering, men bidrar f.eks. til bylivet og Haldens særpreg med amcar-treff på onsdager gjennom sommerhalvåret. En opprusting av området vil bidra til å gjøre byrommet bedre egnet for opphold og arrangementer av ulik art.

Estetisk sett vil en opprusting av Spinneriboden, ledsaget av et estetisk løft av Fisketorget og bedret framkommelighet for syklende og gående, danne en bedre ramme rundt torget enn dagens utforming som er gjort på bilens premisser. Med en strammere avgrensninger oppnår man et mer intimt torg, noe som igjen vil kunne styrke funksjonen som et attraktivt byrom i tillegg til dagens bruk som parkeringsplass.

Figur 29. Jernbanestasjonen framstår som fondmotiv i Oscars gate.



#### 8.5 Økonomiske konsekvenser for kommunen

En vestlig utvidelse av Tista senter vil bidra til å posisjonere Halden som handelssentrum i konkurranse med nabokommunene. Dette vil bidra til flere arbeidsplasser og skatteinntekter. En østlig utvidelse av kjøpesenteret innebærer at Tista senter vil måtte erverve areal. Tomtesalget innebærer inntekter for kommunen. Samtidig innebærer det en reduksjon av 35-40 avgiftsbelagte parkeringsplasser.

---

## 9 Forholdet til overordnede planer, retningslinjer og forskrifter

### 9.1 Kommuneplan, fylkesplan m.fl.

Tiltaket er i tråd med gjeldende sentrumsplan for Halden, samt ny fylkesplan, vedtatt 20.06.2018.

### 9.2 Rikspolitiske retningslinjer

#### 9.2.1 "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging"

Tiltaket innebærer en fortetting av handelsområdet i Handel sentrum og vil samtidig motvirke bilbasert handelslekkasje. Dette er to prinsipper som er i tråd med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.

#### 9.2.2 "Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen"

Området er allerede regulert og utbygd. Reguleringen omfatter i praksis en omregulering for å legge til rette for en utvidelse av kjøpesenteret. Planen bidrar ikke med nye konkrete tiltak for barn og unge, og legger heller ikke beslag på arealer som er i bruk av barn og unge. Ved å flytte det vestligste inngangspartiet nærmere lekeplassen, oppstår en situasjon der lekeplassen vil være mer tilgjengelig. Det østlige inngangspartiet er en møteplass for unge allerede i dag. Ved å rydde opp i situasjonen og samtidig åpne for et nybygg, dannes en større møteplass her.

### 9.3 Forskrift om konsekvensutredninger

Planinitiativet er vurdert etter forskrift om konsekvensutredning (FOR-2017-06-21-854). Nedenfor følger en vurdering av tiltaket etter forskrift om konsekvensutredning.

**Forskriften § 6**, «Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften»

*I henhold til forskriftens § 6, bokstav b skal reguleringsplaner for tiltak nevnt i «vedlegg I» alltid konsekvensutredes i medhold av et planprogram.*

*Av tiltakene som framgår av vedlegg I, sorterer planinitiativet nærmest under punkt nr. 24, «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup>.»*

*Parkeringsarealet i gjeldende plan regnes som bruksareal, og vil bli erstattet av ny bebyggelse i to etasjer. Sammenlagt vil utvidelsen av bebyggelsen ligge på rundt 5000 m<sup>2</sup> BRA. Siden P-arealet inngår i BRA, vil i praksis utvidelsen da regnes som 2500 m<sup>2</sup> BRA, langt under grenser på 15000 m<sup>2</sup> BRA.*

**Konklusjon:** *Det ønskede tiltaket omfattes ikke av vedlegg I, og det utløses derfor ikke krav om KU med planprogram.*

**Forskriftens § 8**, «Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn»:

*I henhold til forskriftens § 8 a skal reguleringsplaner som inngår i vedlegg II, vurderes etter forskriftens § 10.*

**Konklusjon:** *Tiltaket inngår i vedlegg II, punkt 10, bokstav b). «Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg», og skal dermed vurderes etter forskriftens §10.*

**Forskriftens § 10:** «Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn».

**Andre ledd:** *«Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter», bokstav a), størrelse, planområde og utforming. Det ønskede tiltaket omfatter at det legges ny bebyggelse over en eksisterende*

---

*parkeringsplass, som er markert som trafikkareal i overordnet plan. Både fisketorget og parkeringsplassen vest for Tista senter har et forholdsvis lavt parkeringsbelegg i sonene som ligger lengst vekk fra senterets hovedinngang. Konsekvensen av å føre opp et tilbygg vil i liten grad berøre parkeringskapasiteten, og derfor ikke legge press på tilstøtende bygater. Formålet med både bebyggelsen og parkeringen er knyttet til driften av kjøpesenteret, og er i tråd med intensjonene i overordnet plan. Planmyndigheten mener at avviket fra gjeldende plan ikke er vesentlig, og at arealformålenes endrede størrelse eller utforming derfor ikke utløses krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 8.*

*Tredje ledd: «Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med...». Tredje ledd, bokstav a - h lister opp flere saksområder. Av disse er bokstav c), «statlige planretningslinjer», «statlige planbestemmelser» eller «regionale planbestemmelser», samt «rikspolitiske retningslinjer» relevante for vurderingen av tiltaket opp mot forskriften.*

*En økning av handelsflaten vil isolert sett føre til økt handel, som igjen generer trafikk lokalt. Vurdert opp mot «Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging», «Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene» eller «Fylkesplanen Østfold 2050», er det naturlig å sette tiltaket inn i en større sammenheng. Hensikten med tiltaket er å utvide handelstilbudet med varegrupper som i dag ikke finnes i området. Alternativet til en utvidelse av bygningsmassen er at Haldenserne oppsøker Nordby, Dikeveien eller Tunejordet, noe som vil generere et større transportvolum.*

*Planmyndigheten vurderer at tiltaket ikke vil komme i konflikt med overordnede planbestemmelser eller retningslinjer, og dermed ikke utløse krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 8.*

*Fjerde ledd: Etter fjerde ledd skal det vurdering av tiltakets virkninger «...ses hen til virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, .... , samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak...».*

*Tiltaket er ikke forbundet med komplekse problemstillinger mht., estetikk og byutvikling, men følger intensjonen i gjeldende sentrumsplan, og vil følgelig ikke utløse krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 8.*

*Konklusjon: Tiltaket utløser ikke krav om konsekvensutredning.*

## 10 Medvirkning og samordning

### 10.1 Forhåndsvarsling

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 29.06.2018 i Halden Arbeiderblad og på Halden kommunes internettsider, med frist for innspill til planarbeidet er 01.09.2018. Grunneiere, naboer og sektormyndigheter ble samtidig varslet om oppstart i form av brev.

### 10.2 Inkomne merknader

Sammendrag av merknader med beskrivelse av tilhørende behandling av disse finnes i vedlegg 1.

### 10.3 Barns medvirkning

Barnetalspersonen i kommunen er gitt anledning til å uttale seg til planforslaget.

## 11 Vedlegg

1. Innspill til planarbeidet
2. Tiltaksplan vedr. grunnforurensing, Multiconsult, datert 19.11.2018
3. ROS-analyse, geoteknikk og flom, Multiconsult, datert 15.10.2018.
4. Trafikkanalyse, Cowi, datert 29.11.2019.