



HALDEN
KOMMUNE

Program

for hvordan vi vil lage en

Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum

Fastsatt av Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 14.09.2022.

Datert 04.05.22 og revidert 31.08.22. Sist revidert 22.09.22 ved innarbeiding av endringer vedtatt av HTEK 14.09.22 i sak PS 93/2022.

1 Innhold

1	Bakgrunn, mandat og mål for planarbeidet	5
1.1	Bakgrunn og mandat	5
1.2	Mål for gatenett- og gatebruksplan	7
1.2.1	Hovedmål	7
1.2.2	Delmål.....	7
1.3	Overordnede planer og føringer	7
1.3.1	Nasjonale føringer	7
1.3.2	Regionale føringer	7
1.3.3	Lokale føringer.....	8
1.4	Geografisk avgrensning av planområdet.....	9
1.5	Dagens situasjon og viktige utfordringer	10
1.5.1	Vegnormaler og veiledere	10
1.5.2	Trafikksituasjon - status.....	10
1.5.3	Parkering og handel.....	13
1.5.4	Historiske gater.....	13
1.5.5	Framtidige utviklingstrender innen mobilitet	13
1.5.6	Renovasjon	14
1.5.7	Viktige utfordringer	14
2	Kunnskaps og utredningsbehov	14
2.1	Vurdering av utredningstema	14
3	Utarbeiding av planutkast	16
3.1	Innholdet i planen	16
3.2	Bymessig utforming.....	17
4	Medvirkning.....	18
4.1	Medvirkning i planprosessen	18
4.2	Kartlegging av mulige interessenter.....	19
5	Framdrift, aktiviteter og milepæler.....	20



Forord

Kommunestyret har vedtatt at det skal utarbeides en ny plan for sykkelveier i Halden for gater og veier der kommunen er veieier. Gjennom planstrategi for Halden 2020-2024, vedtatt 17.12.20, er det påpekt at det i den forbindelse bør lages gatebruksplaner for sentrumsområdet. Planstrategien er kommunens oversikt over planlagt arbeid med større planer og utredninger i perioden. I planstrategien er «Plan for sykkelveier og gatebruksplaner» satt opp som temaplaner med oppstart i planperioden. De er definert etter kriteriet «bør». Det vil si at det ikke er planer som er lovpålagt eller man av andre grunner «må ha», men kommunen anser det fordelaktig at de utarbeides – derav «bør».

I Halden byområde pågår det omfattende gravearbeider i forbindelse med rehabilitering og nylegging av vann- og avløpsledninger. Det er derfor viktig å få på plass en plan for gatenett og gatebruk i sentrumsområdet for å sikre at de riktige hensyn til mobilitet og bymiljø blir tatt når gatene skal settes i stand etter graving.

Arbeidet med en «Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum» settes nå i gang. Sentrum defineres her som området innenfor sentrumsplanens avgrensning med noen tilpasninger for å ivareta hensikten med planarbeidet.

Planen skal være et verktøy for å tilrettelegge for ulike trafikanter og funksjoner i gatene. Gatenett- og gatebruksplanen skal være en temaplan som ser de ulike trafikantgrupper i sammenheng og anbefaler om nødvendig prioriteringer mellom gruppene.

Det er ikke krav om planprogram for temaplaner, men det anses som et nyttig verktøy i prosessen med gatenett- og gatebruksplanen. Planprogrammet (dette dokumentet) beskriver hensikten og målet med planarbeidet, dagens situasjon, viktige utfordringer og foreslår hvordan det videre arbeidet med gatenett- og gatebruksplanen skal foregå. Planprogrammet inneholder forslag til kunnskaps- og utredningsbehov, medvirkningsopplegg, framdrift og organisering av arbeidet.



Begrepsliste

Gatenett- og gatebruksplan:

En temaplan som ser ulike trafikantgrupper i sammenheng og anbefaler framtidige prioriteringer for bruk av gatene innen planområdet.

Planprogram:

Et planprogram er en plan for hvordan planarbeidet skal gjennomføres.

Planavgrensning:

Planavgrensningen/planområdet for gatenett- og gatebruksplanen tar utgangspunkt i sentrumsplanavgrensningen, med noen tilpasninger.

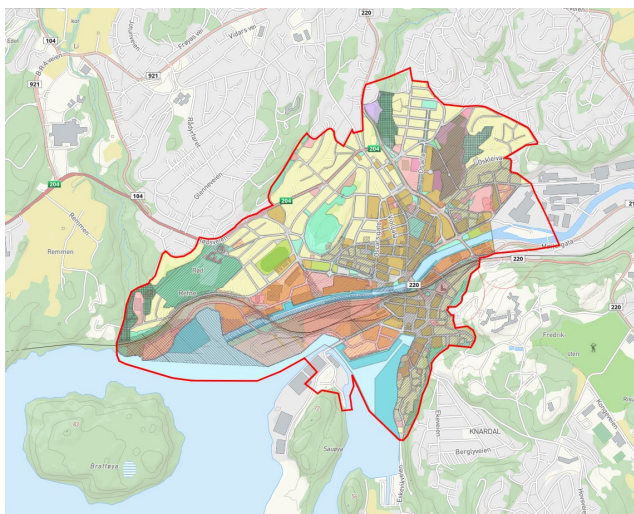


Fig. 1 – Planavgrensning (større figur i kap 1.4)

Urbanitet:

Urbanitet er bymessig utforming og kvaliteter knyttet til byen og bylivet. Det vil være en viktig rettesnor og premiss for arbeidet. Det skal vektlegges en bymessig utforming av gater og veier, slik at det utvikles gode byrom for folk.

Bærekraftig mobilitet:

Begrepet knyttes til å snu det tradisjonelle trafikkhierarkiet til å prioritere tilrettelegging for miljøvennlig transport, slik som gående, syklende og kollektivtransport, høyest og bilbruk lavest.

Målpunkt:

Allment tilgjengelige steder/områder med mange besøkende, som for eksempel kollektivknutepunkt, skoler, idrettsanlegg, handelssentre og kulturinstitusjoner.

Trafikantgruppe:

Gruppe med personer som ferdes i trafikken ved hjelp av samme type transportmiddel, for eksempel gående, syklende, kollektivreisende, bilister.

Sykkelveinett: Veinett for syklende som kan bestå av veier med blandet trafikk, sykkelfelt, gang-/sykkelveier og sykkelveier.

Systemskifte for sykkel: Overganger/koblinger mellom ulike sykkelsystem, f.eks. sykkelfelt eller gang-/sykkelvei.

1 Bakgrunn, mandat og mål for planarbeidet

1.1 Bakgrunn og mandat

I Kommuneplanens samfunnsdel for Halden, vedtatt 01.11.2018, påpekes at vekst i trafikk i hovedsak skal tas gjennom gang, sykkel og kollektivtrafikk. «*Gang og sykkel skal bidra til å dempe trafikkveksten fremover. En skal se på mulige løsninger ved å bruke eksisterende veier og gater som avsettes til gang og sykkel for å få et helhetlig gang- og sykkelnett*».

I henhold til Kommunedelplan for klima og energi 2019-2030, vedtatt 18.06.2020, skal andelen som sykler, går eller reiser kollektivt i Halden økes vesentlig fram mot 2030. Målet er at dette skal gjelde alle typer reiser.

Kommunestyret har fattet vedtak om at det skal utarbeides en ny plan for sykkelveier i Halden for gater og veier der kommunen er veieier. Gjennom planstrategi for Halden 2020-2024, vedtatt 17.12.20, er det påpekt at det i den forbindelse bør lages gatebruksplaner for sentrumsområdet. Planstrategien er kommunens oversikt over planlagt arbeid med større planer og utredninger i perioden. I planstrategien er «Plan for sykkelveier og gatebruksplaner» satt opp som «bør-planer» med oppstart i planperioden. De skal utarbeides som temaplaner.

I tillegg til disse vedtakene finnes enkelte vedtak i f.eks. hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø som omfatter behov for gatebruksplaner og sykkeltiltak.

I Halden byområde pågår det omfattende gravearbeider i forbindelse med rehabilitering og nylegging av vann- og avløpsledninger. Det er derfor viktig å få på plass en plan for gatenett og gatebruk i byområdet for å sikre at de riktige hensyn til mobilitet og bymiljø blir tatt når gatene skal settes i stand etter graving. Planarbeidet startes av den grunn nå. Gravingen pågår allerede og en del av tiltakene vil ikke kunne avvende vedtak av denne planen. Det vil derfor bli jobbet parallelt med løsninger i de aktuelle gater, med mål om å etablere tilfredsstillende løsninger underveis.

For å nå målene i samfunnsplanen og klimaplanen om miljøvennligtransport må fremkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende bedres. Prioriteringene i gatenett- og gatebruksplanen skal sikre grunnleggende framkommelighet for alle, samtidig som hensynet til bærekraft og grønn mobilitet betyr at noen mobilitetsformer og trafikantgrupper må gis særskilt prioritet. Det må tilrettelegges for attraktive alternativer til personbilen.

Prioriteringspyramiden i figuren på neste side viser de overordnede prinsippene for prioritering av trafikantgrupper i bysentrum. Ikke alle trafikantgrupper finnes i hver gate, og gatenes unike karakter vil avgjøre hva/hvem som bør prioriteres i den enkelte gate.

Alle som besøker sentrum er gående enten de kommer med bil, kjører kollektivt eller kommer på sykkel. Derfor er dette en svært viktig gruppe å legge til rette for i bysentrum.



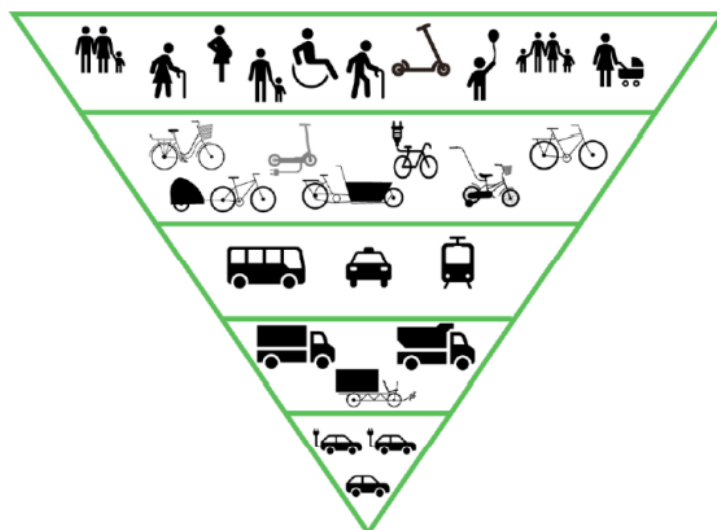


Fig. 2. Prioriteringspyramiden, hentet fra Statens vegvesens gateveileder V125.

Kommunestyret har vedtatt at det skal utarbeides en ny sykkelplan for veier der kommunen er veieier. Sykkel er et viktig element i arbeidet med gatenett og gatebruksplanen, og sentrumsområdet blir dermed dekket. Det er naturlig at denne planen også viser tilknytningsrutene inn mot sentrum. Det vil senere bli satt i gang arbeid med en sykkelplan slik at hele byområdet og resten av kommunen også blir dekket på sikt.

I henhold til plan- og bygningsloven skal det utarbeides et planprogram, som grunnlag for planarbeidet for alle regionale planer, kommuneplaner og kommunedelplaner. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen og hvordan det skal legges til rette for medvirkning. Denne planen for gatenett og gatebruk er en temaplan og det er ikke krav til at den må følge plan- og bygningslovens krav til prosesser. Det betyr at man for denne planen står friere til hvordan man gjennomfører prosessen og grad av medvirkning.

Det forventes imidlertid stor interesse fra berørte aktører og interessenter og det er derfor utarbeidet et planprogram, som skal sendes på høring. Formålet er å bidra til medvirkning allerede fra starten av planprosessen, og sikre at kommunen får inkludert sentrale temaer og problemstillinger i arbeidet med planen.

Resultatet av arbeidet med planen skal bli et nytt temaplankart over hele planområdet og en prinsipplan som skal være veiledende, men ikke juridisk bindende. Gatenett- og gatebruksplanen skal fungere som et grunnlag for prioritering av trafikanter i framtidige planer, reguleringer og tiltak i planområdet/bysentrum.

1.2 Mål for gatenett- og gatebruksplan

1.2.1 Hovedmål

Gatenett- og gatebruksplanen har som formål å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantgruppene. Visjonen er at å gå, sykle og kjøre kollektivt skal bli det foretrukne transportalternativet.

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

1.2.2 Delmål

Delmålene under er ikke i prioritert rekkefølge:

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

1.3 Overordnede planer og føringer

Planarbeidet må i større eller mindre grad ta hensyn til en rekke føringer på både nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Under vises det til noen av de viktigste føringene innenfor hvert nivå. Oversikten er ikke uttømmende. For nærmere beskrivelse av disse se vedlegg 1.

1.3.1 Nasjonale føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Nasjonal transportplan 2022-2033
- Barnas transportplan
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Gateveileder V125 (Høringsutgave 18.06.2021)
- Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2021-2025

1.3.2 Regionale føringer

- Fylkesplan: Østfold mot 2050, vedtatt 21.06.2018



1.3.3 Lokale føringer

Overordnede planer

- Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2050, vedtatt 01.11.2018
- Kommuneplanens arealdel (2011-2023), vedtatt 22.06.2011
- Sentrumsplan for Halden 2017-2029, vedtatt 09.03.2017
- Hovednett for sykkeltrafikk i Halden, vedtatt 18.05.2017
- Kommunedelplan for trafikksikkerhet, vedtatt 22.03.2018
- Kommunedelplan for klima og energi, vedtatt 18.06.2020

Andre lokale føringer

- Vei og gatenorm for Halden kommune, vedtatt 26.02.2019
- Overvannsveileder for Halden kommune, vedtatt 19.06.2019
- Gatelysnorm, rev. 2018

Gjeldene reguleringsplaner i området

Planområdet omfattes av mange reguleringsplaner av eldre og nyere dato, og store deler av sentrumsområdet er regulert. Sentrumsplanen gjelder foran eldre reguleringsplaner. Eldre reguleringsplaner gjelder der det ikke er motstrid eller i de tilfeller de er utfyllende i forhold til sentrumsplanen.

Langs Rv204 fra Rødsveien til Reissigers plass (Snippen) har Statens vegvesen nylig regulert nytt gang- og sykkeltilbud. Dette er en oppfølging av hovedsykkelveiplanen. Detaljregulering for Os skole og idrettsanlegg og Detaljregulering for Saugbrugs Vest er andre nye betydelige planer som det allerede bygges ut etter.

Pågående større planarbeid innen planområdet

Det pågår flere større planarbeid innen planområdet som gatebruksplanen må samordnes med:

- Områderegulering for Stasjonsområdet
- Detaljregulering for Halden havn – Mølen
- Områderegulering for Grønland - oppstart av planarbeidet skjer i nær framtid.

I tillegg jobbes det med planer for utvikling av Torget og Olav Vs gate.



1.4 Geografisk avgrensning av planområdet

Avgrensningen av planområdet for gatenett- og gatebruksplanen følger sentrumsplanens avgrensning, men tar i tillegg med noe areal på Sauøya hvor det er varslet oppstart av arbeid med detaljregulering. I tillegg er noe område ved Halden videregående skole tatt med samt området fra Jørgen Bjelkesgate til Dyrendalsveien (iht. vedtak i HTEK 14.09.22).

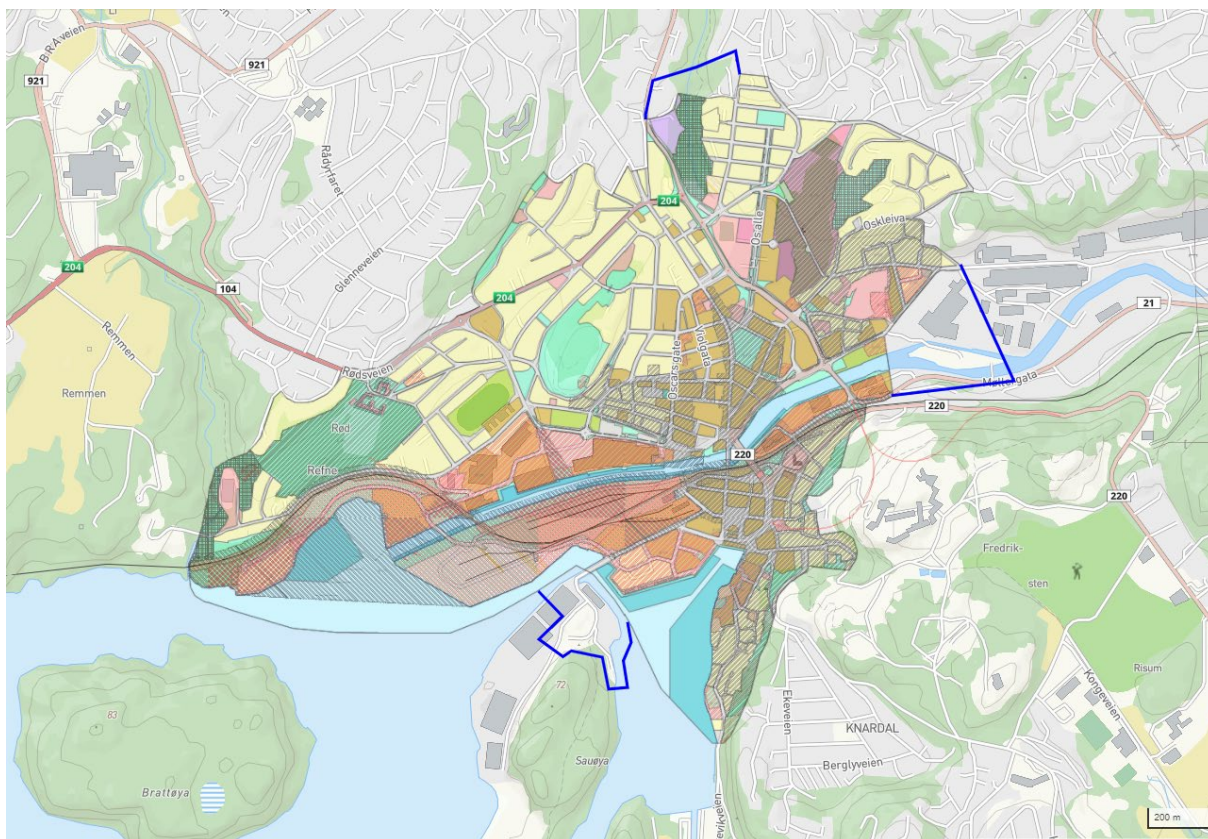


Fig. 3 – Sentrumsplanens avgrensning, inkl. områdene på Sauøya (blå strek), Halden VGS 8blå strek) og Jørgen Bjelkesgate – Dyrendalsveien (blå strek).

Fig. 4 på neste side viser planområdet for gatenett- og gatebruksplanen. Bruken av gater og veier innenfor den geografiske avgrensningen skal utredes. Trafikksystem utenfor avgrensningen skal tas med i den trafikale vurderingen der dette er hensiktsmessig.

Planområdet omfatter gatenettet og sentrale byrom i Halden. Planområdets avgrensning følger gatenes og byrommenes avgrensning hovedsakelig i vegglivet til bebyggelsen inntil disse. Fasader, bygg og gårdsrom omfattes ikke av planen, med unntak av eventuelle inngangspartier hvor dette er relevant.

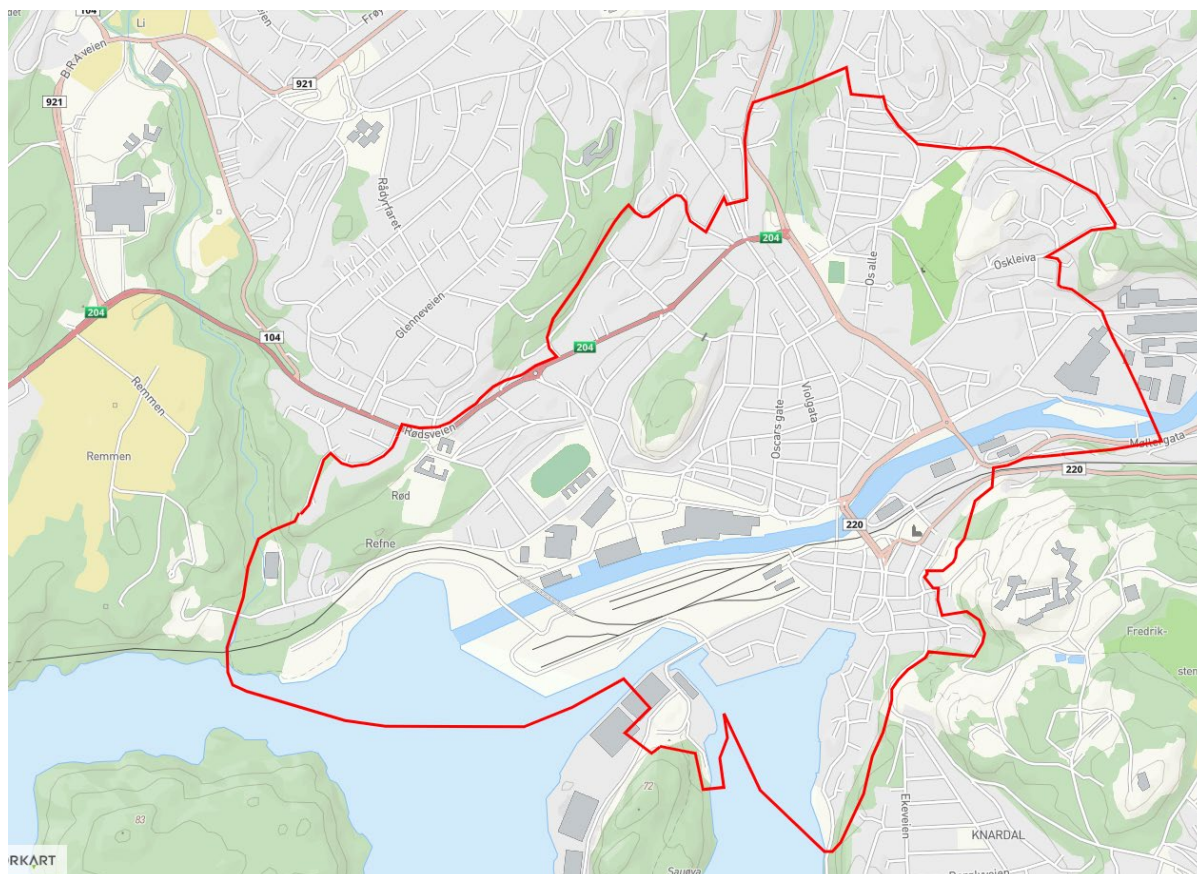


Fig. 4 – Planområdet for gatenett og gatebruksplanen

1.5 Dagens situasjon og viktige utfordringer

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

1.5.1 Vegnormaler og veiledere

Statens vegvesens vegnormal og den kommunale veinormen (Veinorm Halden kommune 2019) er ikke godt nok utviklet med tanke på byproblematikk. Det er mulig å hente inspirasjon og føringer fra andre kommuner.

1.5.2 Trafikksituasjon - status

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

En mobilitetskartlegging for Halden, inklusive en reisevaneundersøkelse, ble utarbeidet våren 2021 av Asplan Viak. Det finnes derfor god oversikt over hvor, hvordan og hvorfor vi reiser i Halden og

hvor det er størst potensial for å endre reisemønster. I løpet av høsten 2021 utarbeidet samme konsulent forslag til tiltak og gjorde en evaluering av planlagte tiltak mht. effekt for å redusere utslippene fra transporten. Her finner du kartleggingene:

<https://storymaps.arcgis.com/stories/c09929338d254f36889cfca64fec24e1>

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

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

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

16 000 bosatte i Halden har mindre enn 5 minutter med bil til sentrum. Ved bruk av bil må en i tillegg legge til gangtid fra bolig til bil samt fra parkering til endelig målpunkt. I mange tilfeller vil det også gå med litt tid til parkering. Dette kan fort utgjøre 5 minutter. Ved bruk av sykkel kan en reise direkte til målpunktet. Det kan dermed være relevant å sammenligne **5 minutter** med **bil** med **10 minutter** med **sykkel**. Her bør sykkel og bil kunne konkurrere med hverandre. **22 000** haldensere har mindre enn 10 min. sykkelavstand **til** Halden sentrum og drøyt **18 000** har mindre enn 10 minutter med elsykkel **fra** sentrum. Med vanlig sykkel har ca. 8000 under 10 min **fra** sentrum. Forskjellene ligger i motbakkene man får hjemover.

Konkurransen til bussen er avhengig av hvor enkelt det er å kjøre bil. Dagens kollektivtilbud har lite å stille opp med sammenliknet med den gode tilgjengeligheten for bil. Til dette kommer også at busstilbudet i Halden er begrenset. Det omfatter i dag to ringruter i sentrum og de sentrumsnære områdene, som begge har timesfrekvens i hver retning. I tillegg består tilbudet av en rekke bussruter med få avganger per dag og som i all hovedsak er tilpasset behovet for skoleskyss. Det kjøres også ruter mellom Halden og de andre Østfoldbyene, samt Halden – Aremark- Ørje og Halden-Rakkestad-Mysen.

Ringrutene i sentrumsområdene trafikkerer svært mange målpunkt og boligområder, og er som følge av det lange og snirklete, og med lang reisetid. At rutene kjører i ring i hver sin retning gir stor variasjon i reisetiden til sentrum avhengig av hvilken retning man går på bussen. Det betyr at frekvensen som i teorien er på 30 minutter, ikke er reell. De to ringrutene har til sammen ca. 80 % av påstigningene i Halden.

På oppdrag fra Østfold fylkeskommune utarbeidet Urbanet Analyse i 2018 et forslag til et helhetlig kollektivtilbud i Østfold. Målsettingen er å kunne tilby et mer effektivt og kundetilpasset kollektivtilbud med vekt på arbeids- og skole-/ studiereiser, samtidig som et grunnleggende servicetilbud også er ivarettatt. For Haldens del er det foreslått endringer i rutenettet for å mer direkte ruter til sentrum. Intensjonen er at disse skal dekke reisebehovet og markedet og tar kortere tid enn i dag. Mulige nye ruter må hensyntas i Plan for gatenett og gatebruk.



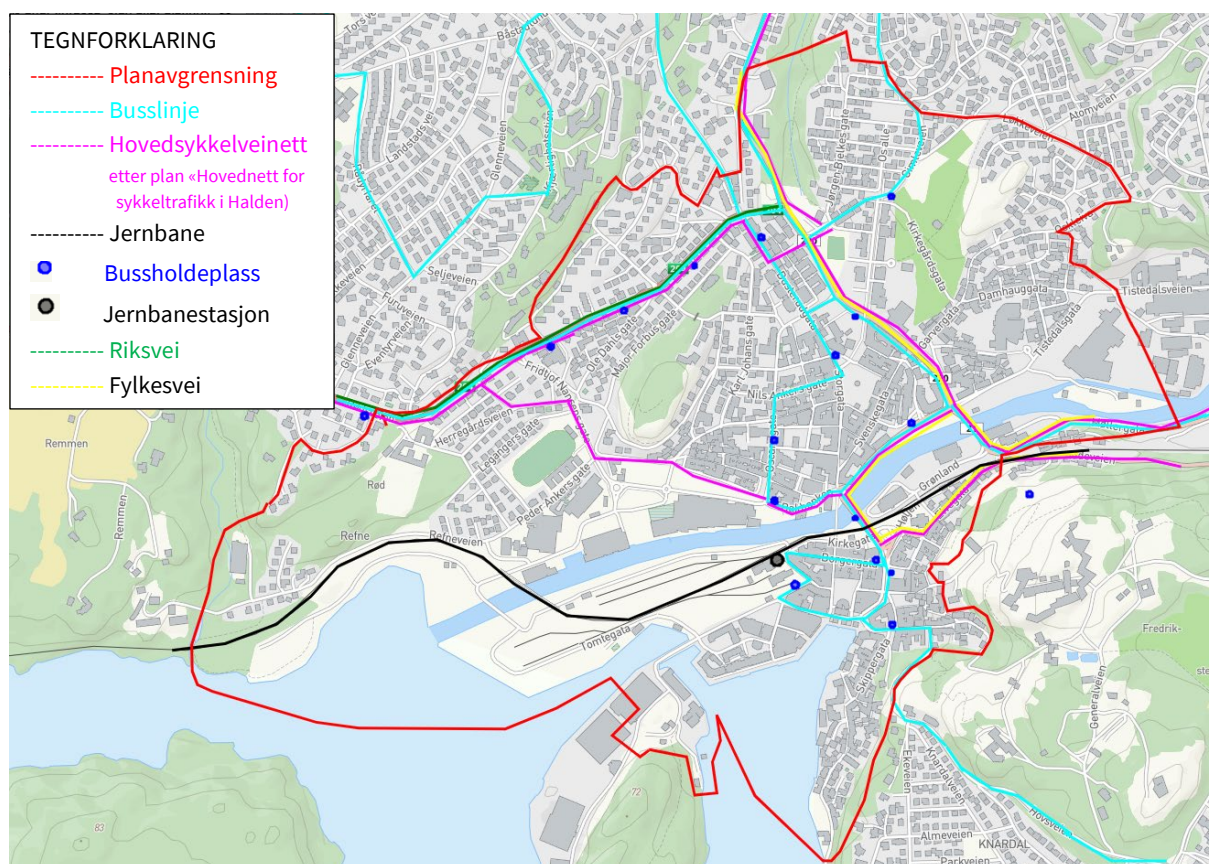


Fig. 5 – Dagens trafikksituasjon.

Jernbanestasjonen er sentralt plassert i sentrum. Det er togforbindelse mot de andre Østfoldbyene/Oslo og Sverige.

De fleste går i en eller annen form, enten det er hele eller deler av reisen. Å gå er den enkleste, mest fleksible og direkte måten å bevege seg på. Standarden på fortau, å bli ledet omveier, vente på kryssing, mye biltrafikk og utrygge situasjoner kan gi en opplevelse av å være lavt prioritert. Dette er hensyn som må vurderes i gatenett- og gatebruksplanen.

Hovedsykkelveinettet i Halden er bare delvis utbygd. Langs Rv 204 fra Rødsveien til Reissigers plass(Snippen) har Statens vegvesen nylig regulert nytt gang- og sykkeltilbud. Utbygging på strekningen fra rundkjøringen vest for Park Hotell til Snippen er finansiert og prosjekteringsarbeidet starter i 2022. Kommunen vil følge opp med tiltak i Busterudgata, Busterudkleiva og i Walkers gate de nærmeste årene.

Det høye antallet reiser på korte avstander, godt klima og korte avstander mellom viktige målpunkter, gjør at potensialet er stort for å overføre reiser til sykkel i Halden, men det krever god fysisk tilrettelegging av sammenhengende og trygge sykkelforbindelser. Stor høydeforskjell mellom boligområdene i utkant og sentrumsområdet kan oppleves som en «bøyg» for mange. Med elsykkel kan det være enklere å overvinne denne. Gjennom mobilitets-kartleggingen som er gjort foreslås et nytt hovednett for sykkelruter som bedre hensyntar hvor folk faktisk reiser. Dette vil bli vurdert nærmere i arbeidet med gatenett- og gatebruksplanen, sammen med vurderinger i forhold til et evt. sekundærnett.

Elektrisk sparkesykkel og andre små elektriske framkomstmidler som f.eks. hoverboard, segway og lignende, er en relativt ny form for mikromobilitet, som kan gi økt frihet og tidsbesparelser i hverdagen. Disse er nå likestilt med sykkel i norsk vegtrafikklov. Det er behov for et solid kunnskapsgrunnlag om elsparkesykler og deres betydning i gatenettet. Utfordringen framover blir å regulere elsparkesyklene på en måte som ivaretar helse, miljø og trafikksikkerhet. Arbeid med dette pågår i 2022 nasjonalt. I Halden kommune er det ingen utleievirksomhet for sparkesykler i sentrumsgatene i dag, men kommunen jobber med en forskrift som gir mulighet for å regulere utleievirksomhet når dette kommer.

1.5.3 Parkering og handel

Parkeringspolitikken skal støtte opp om en aktiv og levende by. Parkeringspolitikken er også et virkemiddel for å få flere til å gå/sykle, og er dermed et viktig tiltak for et tryggere og triveligere sentrum med bedre byluft.

Det er til sammen ca. 1100 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Halden sentrum, og byen har et godt tilbud av plasser. I deler av planområdet er det behov for gateparkering for beboere. Deler av området inneholder derfor boligsoneparkering.

Parkering, særlig gateparkering, vil være et tema til diskusjon i planarbeidet. I tillegg er det flere næringsdrivende som ønsker å benytte gategrunn til sin virksomhet, f.eks. til servering eller handel. Dette er også tiltak som må vurderes.

1.5.4 Historiske gater

Sentrumsområdet omfatter mange gater med stor historisk verdi. En del gater har gatestein i granitt i dag. Andre har gatestein under dagens asfalt. I disse gatene stiller sentrumsplanen krav til det ved reparasjon av hele gatelengder skal vurderes tilbakeføring til gatestein. For gater innenfor Riksantikvarens NB! Register "Nasjonale kulturminner i by" skal tilbakeføring til gatestein veie tungt i denne vurderingen.

Tradisjonelle brosteinsdekker gir dårligere fremkommelighet for folk som er dårlige til beins, rullestolbrukere og syklister. Det kan være utfordrende å finne løsninger som sikrer historiske verdier og samtidig gir god fremkommelighet for alle.

1.5.5 Framtidige utviklingstrender innen mobilitet

I takt med tilretteleggingen ser man at det er en trend at stadig flere går og sykler mer, og at byene tilrettelegges for disse på bekostning av personbilene. Man ser for eksempel at tilgjengeligheten og etterspørselen etter blant annet el-sykler vokser, og at rekkevidden som syklist blir større.

Det er grunn til å tro at framtidens samfunn vil gå mer i retning av et nettverkssamfunn, der flere går fra å eie til å leie (delingsøkonomi i større grad) og fra å kjøpe produkter til å kjøpe tjenester og service. Innenfor transport går vi fra privateide kjøretøy på fossilt brensel til lav- og



nullutslippskjøretøy med hydrogen og elektrisitet som drivstoff, førerløse biler og busser som vi deler med andre. Dette vil påvirke plassbehovet, klimaet og støyen i bysentrum. Det er også noen trender innenfor bylogistikk, såkalt «last mile delivery». Det vil si at større biler leverer gods til omlastingsterminaler på utsiden av bysentrum, og mindre kjøretøy kjører mindre kvanta varer inn i byen.

1.5.6 Renovasjon

Halden kommune er i ferd med å etablere nedgravde renovasjonsløsninger mange steder i sentrumsområdet. Med tanke på brann er dette særlig viktig i tette trehusområder. Det er ikke alltid mulig å finne egnede plasseringer for beholderne innenfor private tomter, og flere steder er disse derfor plassert i gategrunn eller på offentlige plasser. Renovasjon er et tema som må inngå i arbeidet med Plan for gatenett og gatebruk.

1.5.7 Viktige utfordringer

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

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

2 Kunnskaps og utredningsbehov

2.1 Vurdering av utredningstema

Med bakgrunn i dagens situasjon og kunnskapsgrunnlag, samt hvilke utfordringer vi ønsker å løse, er det i dette kapitlet beskrevet hvilke framtidige kunnskaps- og utredningsbehov vi har. Tabellen på neste side sier noe om hvordan de ulike temaene skal belyses i planarbeidet.

Sentrale tema som skal behandles i planen er:

- omprioritering av trafikkareal, kjøremønster
- kollektivtransport
- gange- og sykkeltrafikk
- parkering
- varelevering og renovasjon
- byliv og rekreasjon



Gatenett- og gatebruksplanen skal avklare prioritering av trafikantgrupper, med dertil omprioritering av trafikkareal i gatenettet om nødvendig. Løsninger etter gatenett og gatebruksplanen skal styrke bysentrum og legge til rette for tiltak som fremmer gatenettets og byrommenes funksjon og kvaliteter. Planen skal anbefale gode og helhetlige løsninger og beskrive framtidig bruk av gatene i planområdet for alle trafikantgrupper. Det skal angis gatetype og funksjonskrav/formkrav/prinsipper til disse, samt hvilke trafikantgrupper som prioriteres hvor i gatenettet. Dette kan bl.a. innebære forslag til endringer i hovednett for syklende, gående, kollektivtrafikk, næringstransport og personbiltrafikk.

Utredningstema	Hva skal undersøkes?	Hvordan skal det undersøkes (metode)?
Sentrumsutvikling i Halden	Er planen i tråd med nasjonale og lokale mål og retningslinjer? Hvordan påvirker gatenett- og gatebruksplanen oppfyllelse av målet om at trafikkvekst i hovedsak skal tas med gang-, sykkel og kollektivtrafikk.	Beskriv planens overenstemmelse med nasjonale og lokale mål og retningslinjer. Beskriv planens konsekvenser for overordnende mål og planer.
Bymessig utforming	Hvordan legger planen til rette for økt byliv, gode byrom for opphold og aktivitet for alle brukergrupper gjennom hele året? Hvordan vektlegger planen barn og unge, eldre, universell utforming, folkehelse, trygghet og kriminalitetsforebygging? Ivaretar planen et godt bomiljø og tilgjengelighet med tanke på f.eks. parkering?	Vurdere dagens og framtidige behov. Sikre medvirkning med ulike brukergrupper i planarbeidet. Legge til rette for gode oppholdssteder.
Tilgjengelighet, framkommelighet, bylogistikk og fleksibilitet i gatenettet	Hvilke konsekvenser vil gatenett og gatebruksplanen ha for tilgjengelighet og framkommelighet for de ulike trafikantgruppene? Hvordan ivareta tilgjengeligheten til hele bysentrum? Hvordan sikre fleksibilitet i gatenettet med tanke på f.eks. framtidig teknologi (autonomi (selvkjørende), bildelingstjenester etc.)	Kartlegge dagens situasjon og vurdere framtidige og endrede behov for alle trafikantgrupper (gange, sykkel, kollektivtrafikk, personbil, varelevering og utrykningskjøretøy). Skisser/kart som viser ny framtidig situasjon med gangforbindelser, sykkelforbindelser, kollektivtrafikknett, personbilforbindelser og nett for nyttetransport, varetransport, servicetransport, utrykningskjøretøy. De ulike gatenettene skal gis utformingsstandarder/formingskrav/prinsipper.



Forholdet mellom gatebruk og handels-, kultur, og næringsliv	Hvordan sikre lokale næringsdrivende tilfredsstillende tilgjengelighet for varelevering? Hvordan tilrettelegge og gjøre det attraktivt for kunder og besøkende til arrangementer? Hvilken konsekvens vil endret gatebruk ha for handels-, kultur-, og næringslivet?	Vurdere parkeringsdekning for sykkel, personbil, bevegelseshemmede, privat- og offentlig parkering og parkeringshus og konsekvensene planforslaget har for parkering. Det skal sees på varelevering og renovasjon, og muligheter for sambruk (f.eks. drosje, parkering, varelevering). Vurdere hensynet til festival-avviklinger og arrangementer i sentrum.
Endret gatebruk	Hvilke konsekvenser vil endret gatebruk ha for ulike trafikantergrupper?	Avklare prioritering av trafikantergrupper i gatenettet, med dertil omprioriteringer av trafikkareal. Trafikkberegninger, kjøremønster, kart etc.
Miljøkonsekvenser	Hvilke konsekvenser har endret gatebruk for støy, luftforurensing, overvann/klimatilpasning?	Beskrive konsekvenser for støy, luftforurensing, overvann/klimatilpasning. Vurdere tiltak og effekten av disse.
Forholdet til andre planer i sentrum	Hvordan ivaretar planen andre pågående og framtidige planer i bysentrum?	Kartlegge dagens situasjon. Samordne gatenett- og gatebruksplanen med planer i bysentrum.
Samfunnssikkerhet	Hvordan skal planen ivareta sikkerhets- og beredskapsmessige interesser?	Kartlegge dagens situasjon og vurdere framtidige, endrede behov og konsekvenser.

3 Utarbeiding av planutkast

3.1 Innholdet i planen

Forslag til gatenett- og gatebruksplan skal utarbeides ved hjelp av interne og eksterne ressurser. Resultatet skal bli:

- Et temakart for de hver av de ulike trafikantergruppene
- Et samlet kart, som viser prioritering mellom trafikantergruppene innenfor gatenettet
- Beskrivelse og illustrasjon av typiske gatesnitt og definerte standarder for utforming av de ulike gatetypene/-klassene
- En tekstdel, som sammen med punktene over utgjør utkast til ny gatenett- og gatebruksplan



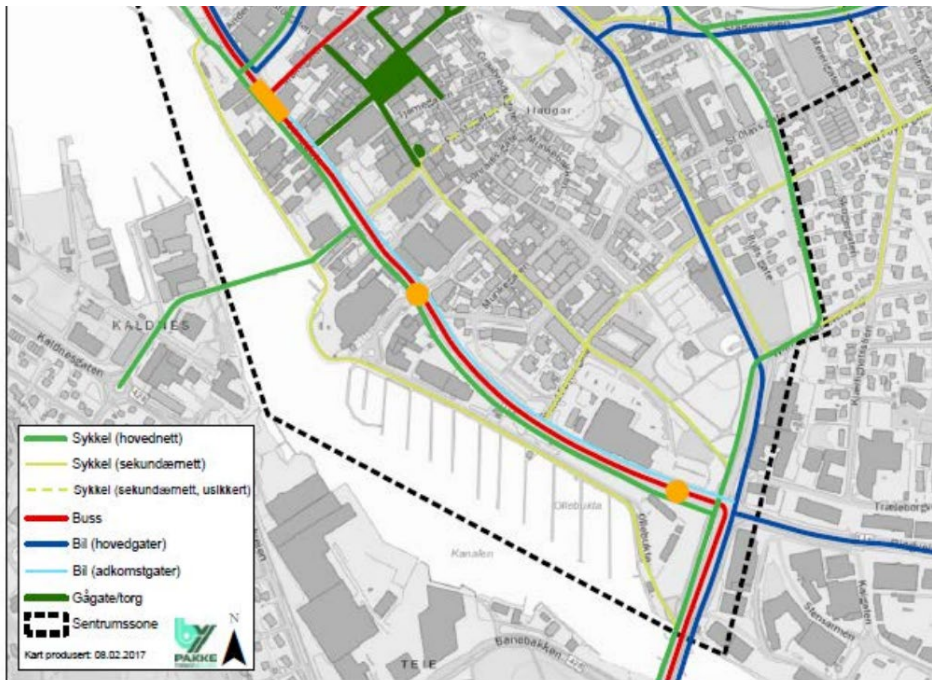


Fig. 6 Eksempel på gatebruksplan – Gatebruksplan for Tønsberg.

Gatenett- og gatebruksplanen skal i hovedtrekk inneholde disse kapitlene/temaene:

- Gjeldende planer og føringer
- Dagens vei- og gatestruktur
- Byutvikling – viktige utfordringer
- Utredninger/analyser
- Løsninger/tiltak
 - gangforbindelser
 - sykkelforbindelser
 - kollektivtrafikknett
 - personbilforbindelser (på byens premisser)
 - nyttetransport, varetransport, servicetransport, beredskapstransport
 - parkering
 - valg av utformingsstandarder/funksjonskrav/prinsipper
- Trafikkanalyse av ny framtidig situasjon (en eller flere alternativer)
- Konsekvenser av planen

3.2 Bymessig utforming

Urbanitet og bymessig utforming vil være en viktig rettesnor og premiss for planarbeidet og er kvaliteter som er knyttet til byen og bylivet. Utformingen skal bygge opp under Haldens kvaliteter og fortrinn som en framtidsrettet småby med lange historiske røtter. Gater og veier skal utformes slik at det utvikles gode og hyggelig byrom for folk. Gode byrom fungerer som bindeledd og gjør stedene mer levende, fremmer byliv og aktivitet. Byromsnettverket består av gater, plasser, parker,

blågrønne områder og gang- og sykkelforbindelser. Dette skal kobles til folks målpunkter i hverdagen.

Hverdagens byrom

«Hverdagen er sommer, vinter, høst og vår. Det er sol og regn. Det er støvler og sandaler. Det er mandag og lørdag. Det er sykkel på vei til jobben. Det er trygg vei til skolen for førsteklasingene, det er turen til nærbutikken. Det er skolegården, butikken, handlegata, kjøpesenteret og arbeidsplassen.

Det er benken på gatehjørnet, fortauskaféen og bussholdeplassen. Det er parken, hundremeter-skogen, fuglekvitteret og badeplassen. Det er morgenkaffen på hjørnet, lekeplassen klokka sju søndag morgen og fotballøtta. Det er akebakken og den lille skøytebanen og skisporet i parken. Det er kveldsturen med bikkja og syttendemaifeiring. Der vi går, sykler, lever og møtes. Det er hverdagens byrom»

(Hentet fra «Byrom – En idehåndbok», Kommunal og moderniseringsdepartementet)

4 Medvirkning

Planprogrammet (dette dokumentet) skal bidra til å fortelle befolkningen, private- og offentlige aktører om formålet med Plan for gatenett- og gatebruk for sentrumsområdet i Halden. Det skal vise hvordan arbeidet skal foregå, hva planen skal inneholde, utredningsmetoder og analyser, organisering av arbeidet, framdrift og medvirkning.

4.1 Medvirkning i planprosessen

Gatenett- og gatebruksplanen er en temaplan, og behøver ikke å følge medvirkningskravene i plan- og bygningsloven. Det vil blant annet si at det ikke er nødvendig å legge planprogrammet ut på høring. Det legges likevel opp til en bred medvirkningsprosess fordi Halden kommune ønsker at gatenett- og gatebruksplanen skal vekke engasjement, og resultere i bred diskusjon og flest mulig innspill.

Forslag til planprogram skal legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet. Oppstart av planarbeidet varsles i Halden Arbeiderblad og på kommunens nettside. Planprogrammet gjøres tilgjengelig på nett med frist for å gi uttalelse på minst 6 uker. Dette er den første muligheten for til å sende formelle innspill til planarbeidet og /eller kommentarer til planprogrammet. Alle har mulighet til å sende inn uttalelse dersom man har innspill til planarbeidet, eller det ønskes å gjøre kommunen (oss) oppmerksom på aktuelle forhold. Det vil bli holdt et åpent informasjonsmøte i varslingsperioden. Der vil vi også invitere handels-, kultur- og næringslivet, og beboere i planområdet til å melde sin interesse for dialogmøter.

Gjennom planprosessen vil vi gjennomføre dialogmøter med ulike interessentgrupper som ønsker og ber om dette. Vi ber alle som ønsker dette melde fra allerede ved høring av planprogrammet.

Det vil også bli kjørt eget medvirkningsopplegg for å sikre innspill fra barn og unge. Vi ønsker å invitere barn og unge i planområdet til å fortelle hvordan de opplever det å bevege seg i byområdet, hva som er bra, hva de vil ha mer av og hva som ikke er så bra.

Når gatenett- og gatebruksplanen legges ut på høring skal den blant annet sendes spesielt til skolene i nærområdet og ungdomsrådet i kommunen for innspill.

Forslag til gatenett- og gatebruksplan skal legges ut til offentlig ettersyn, kunngjøres i Halden Arbeiderblad og gjøres elektronisk tilgjengelig på nett. På nytt inviteres alle til å komme med merknader og kommentarer til planforslaget. Fristen for høringsinnspill skal være minst seks uker. Se også kap. 4.2.3.

4.2 Kartlegging av mulige interessenter

Mange ulike aktører er engasjert i byutvikling av Halden sentrum. Alt fra beboere, interesseorganisasjoner, tomteeiere, kulturlivet, næringslivet, berørte myndigheter og folk som har tilhørighet og eierskap til sentrumsområdene, vil trolig ha meninger om gatenett- og gatebruksplanen og hvordan utviklingen i bysentrum skal foregå.

En god sentrumsutvikling forutsetter et godt samarbeid og at mange krefter trekker i samme retning. Det vil bli viktig å sikre lokal forankring, innhente lokal og tematisk kunnskap og samarbeide godt rundt prosessene for å lykkes med gatenett- og gatebruksplanen.

Listen under viser foreløpig kartlagte aktører og interessenter som i ulik grad vil inviteres til å medvirke i planarbeidet. Listen er dynamisk og skal suppleres underveis i prosessen.

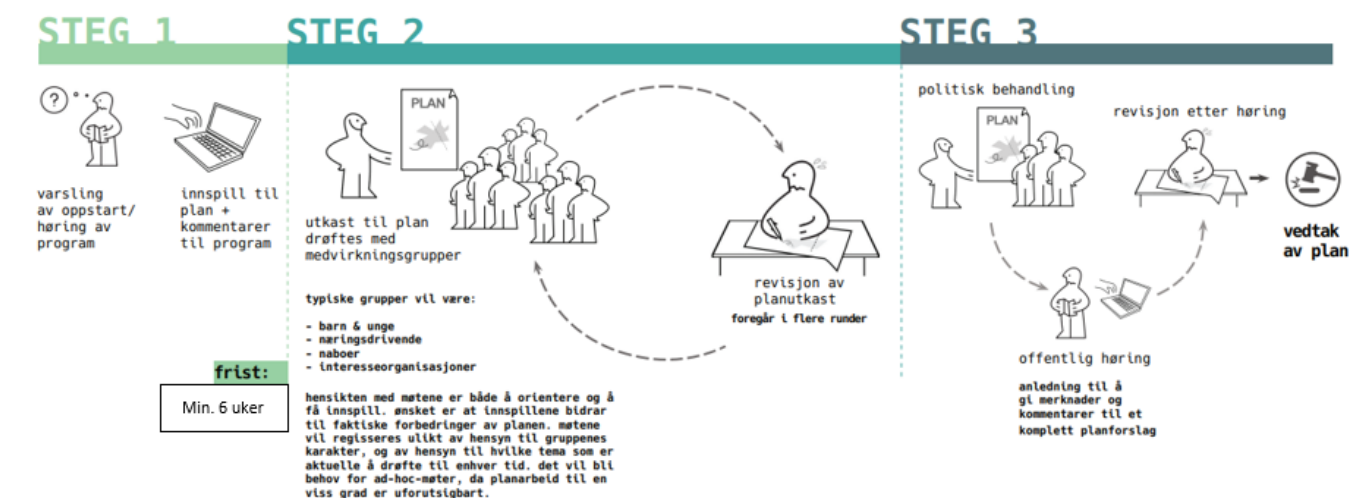
- Aktører som representerer personer med funksjonsnedsettelse
- Råd for personer med funksjonsnedsettelse
- Syklistenes landsforening
- Viken fylkeskommune
- Nødetatene
- Østfold kollektivtrafikk
- Vy buss
- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Statens vegvesen
- Bane Nor
- Handel i Halden (handelsstanden)
- Halden næringsutvikling AS
- Serveringsbransjen
- Varelogistikk
- Festivalene
- Drosjenæringen
- Barn og unge, inkl. ungdomsrådet
- Amcarmiljøet
- Eldrerådet
- Bildelingsrepresentanter
- Velforeninger som: Os Velforening, Sørhalden og Eskeviken Vel, Banken Velforening

Basert på innspill ved varsel om planoppstart og deltakelse i planprosessen, vil listen over aktører og interessenter oppdateres underveis og fungere som utgangspunkt for medvirkning med lag, foreninger og organisasjoner.



5 Framdrift, aktiviteter og milepæler

Figuren under viser planprosessen som tidslinje.



Tabellen under viser en overordnet foreløpig framdriftsplan for planprosessen fram mot vedtak av gatenett- og gatebruksplanen.

Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø godkjenner at planprogrammet legges ut til høring og offentlig ettersyn	mai 2022
Oppstartsvarsel, høring og offentlig ettersyn av planprogram, innspillsfase	mai 2022 – juli 2022
Hovedutvalget vedtar planprogrammet	september 2022
Utarbeide planforslag. Innspill og medvirkning.	august 2022 – mars 2023
1.gangs behandling av planforslaget i hovedutvalget	mars 2023
Høring og offentlig ettersyn – kommentar og merknadsfase	mars – april 2023
Bearbeiding av planforslag og forberedelse til politisk behandling	mai – juni 2023
2.gangs behandling av hovedutvalget	juni 2023
Vedtak i kommunestyret	juni 2023