

**Planbeskrivelse til detaljreguleringsplan for
DYRENDAL MEDISINSKE SENTER
Halden kommune**



Datert: 10.12.2025 – revidert 10.04.2026

Planforslaget er utarbeidet av Halden Arkitektkontor AS

Innholdsfortegnelse	SIDE
1 BAKGRUNN FOR REGULERINGSSAKEN.....	4
1.1 Hensikten med planen.....	4
1.2 Tiltakshaver og forslagstillere.....	4
1.3 Beliggenhet og planavgrensning.....	4
2 PLANPROSESSEN.....	6
2.1 Forhåndsvarsling.....	6
2.2 Innkomne innspill.....	6
2.3 Vurdering av behov for konsekvensutredning.....	6
3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	9
3.1 Statlige planer og føringer.....	9
3.2 Regionale planer.....	10
3.3 Sentrumsplan for Halden.....	10
3.4 Kommuneplanens arealdel.....	11
3.5 Gjeldende, tilgrensende reguleringsplan.....	11
4 EKSISTERENDE FORHOLD OG ANALYSE AV SPESIELLE PROBLEMSTILLINGER.....	12
4.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	13
4.2 Eiendomsforhold.....	14
4.3 Landskap og fjernvirkning.....	15
4.4 Kulturminner og kulturmiljø.....	15
4.5 Naturverdier.....	16
4.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder.....	17
4.7 Trafikkforhold.....	17
4.8 Barns interesser.....	20
4.9 Teknisk infrastruktur.....	20
4.10 Grunnforhold og flom.....	22
4.11 Støy og luftforurensning.....	26
4.12 Grunnforurensning.....	26
4.13 Risiko- og sårbarhet.....	26
5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	27
5.1 Planens avgrensning og reguleringsformål.....	27
5.2 Beskrivelse av de ulike planformålene.....	28
5.2.1 Offentlig eller privat tjenesteyting (T).....	28
5.2.2 Kjøreveg (KV) og gang- og sykkelveg (GS).....	29
5.2.3 Holdeplass (HPP) og leskur (LPL).....	29
5.2.4 Parkering (P).....	29
5.2.5 Naturområder (GN).....	30
5.2.6 Turveger (TV).....	30
5.2.7 Vegetasjonsskjermer (VS).....	30
5.3 Tilknytning til infrastruktur og overvannshåndtering.....	30
5.4 Miljøvennlige energikilder.....	31
5.5 Samferdselsanlegg.....	31

5.6	Illustrasjoner	31
6	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	33
6.1	Overordnede planer	33
6.2	Estetikk	33
6.3	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....	34
6.4	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	34
6.5	Uteområder og barns interesser	35
6.6	Universell utforming.....	35
6.7	ROS (risiko og sårbarhet)	35
6.8	Teknisk infrastruktur	36
6.9	Interessemotsetninger	36
7	VEDLEGG.....	37

1 Bakgrunn for reguleringsaken

1.1 Hensikten med planen

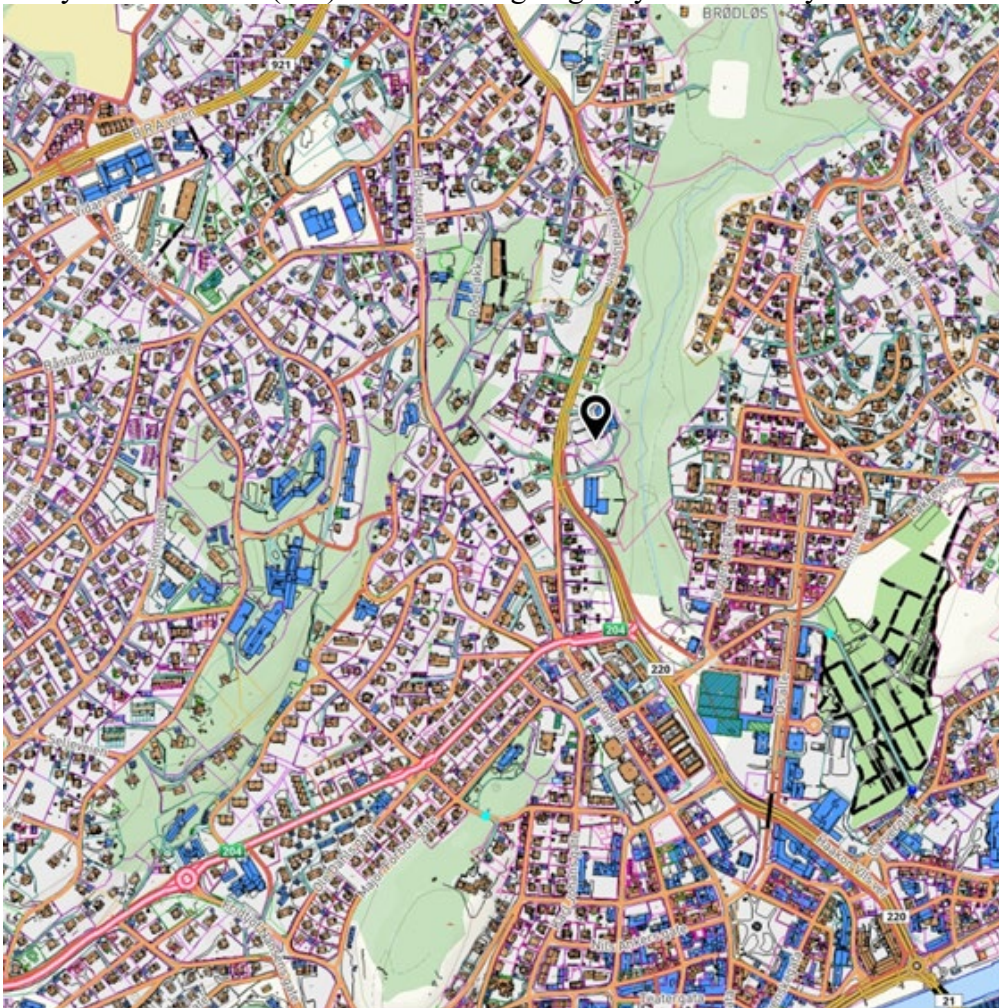
Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av ny ambulansestasjon i Halden samt utvidelse av Dyrendal medisinske Senter (DMS). Ved gjennomføring vil Halden få en moderne og fremtidsrettet ambulansestasjon med sentral beliggenhet i forhold til veisystem og befolkningen den skal betjene. Koblingen til et større helsehus (DMS) er en fordel.

1.2 Tiltakshaver og forslagstiller

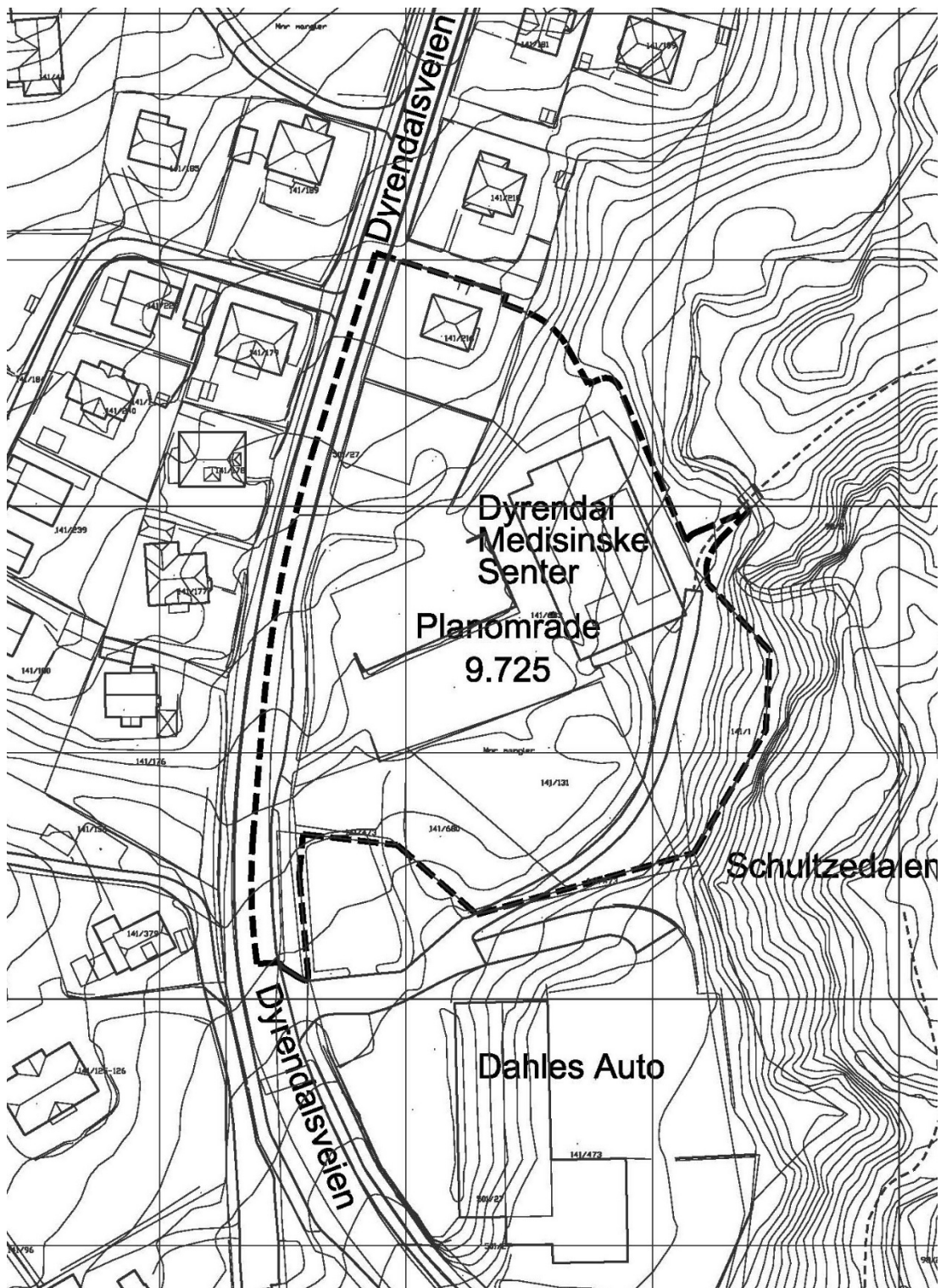
Tiltakshaver er Ringstad Eiendom AS i Halden.
Planen er utarbeidet av Halden Arkitektkontor AS.

1.3 Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet ligger umiddelbart nord for/inntil Halden Sentrum på østsiden av Dyrendalsveien (fylkesvei 220). Fylkeveien er tilknyttet Marcus Thranes gate (riksvei 204) som er hovedforbindelsen mellom Sentrum og E6. Lenger nord er Dyrendalsveien tilknyttet BRA veien (921) som er nordlig ringveisystem rundt byområdet.



Oversiktskart: Området ligger nord for Halden sentrum på østsiden av Dyrendalsveien.



Planen omfatter Dyrendalveien 13C og 15 (141/683), 13B (141/131), 13A (141/680), 17 (141/216), samt tilliggende trafikkområder og marginale deler av 98/2, i forhold til Dyrendalsveien og gjeldende reguleringsplan for Schulzedalen. Planområdet er utvidet noe etter varsling av oppstart av planarbeidet. Dette utgjør 340 m² i skråningen nord for eksisterende bebyggelse for Dyrendal Medisinske senter, opp mot gnr/bnr 141/216. Kommunen er grunneier og forslagsstiller er nabo til utvidelsen.

2 Planprosessen

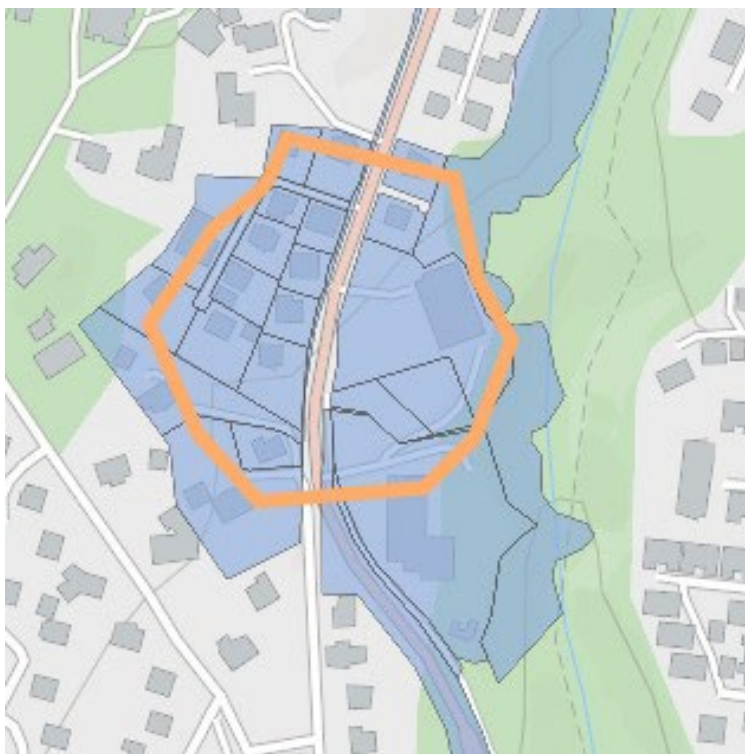
2.1 Forhåndsvarsling

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Halden Arbeiderblad og på Halden kommunes nettside www.halden.kommune.no. I tillegg ble det varslet på konsulentens/ bedriftens hjemmeside.

Det ble sendt varsel 04.04.2025 om oppstart i form av e-poster og ePlanvarsel til følgende:

- Fagmyndigheter
- Grunneiere
- Naboer (utvidet område på grunn av ambulansestasjon)

Frist for uttalelser/ merknader 11.05.2025.



*Kart som viser
varslingsområde for
naboer/ ePlanvarsel.*

2.2 Innkomne innspill

Det kom inn flere innspill til planarbeidet. Det er laget et sammendrag av disse. Under hvert innspill er det beskrevet hvordan dette er lagt til grunn i planarbeidet. Dette sammendraget er et eget vedlegg til saken ved planbehandling (Notat 19.05.2025).

2.3 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Konsekvensutredning (KU) vurderes å ikke være nødvendig:

§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

§ 6b omfatter reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I.

Punkt 24 beskriver næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilfelle formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).

Ønsket bruksareal anslås å bli i størrelsesorden 1 000 – 3 000 m². Siden bruksarealet er mindre enn 15 000 m² utløses ikke krav om KU etter §6.

§ 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding:

a. reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Tiltaket faller inn under vedlegg 2, pkt. 11 j – «...bygg til offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål» og må derfor vurderes etter §10.

§ 10 Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.

Egenskaper ved planen/ tiltaket:

a. *størrelse, planområde og utforming:* Aktuell tomt har tidligere vært bebygget, men denne bebyggelsen er nedbrent og sanert. Det er plass til ny planlagt bebyggelse.

b. *bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser:* Tidligere byggetomt benyttes som ny byggetomt. Naturressurser berøres ikke.

c. *avfallsproduksjon og utslipp:* Ambulansestasjon og helsebygg medfører ikke unormal avfallsproduksjon eller utslipp som vil påvirke omgivelsene.

d. *risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer:* Ambulansestasjon og helsebygg medfører ikke økt fare for alvorlige ulykker eller katastrofer.

Vurdering av om lokalisering har vesentlig påvirkning på omgivelsene

a. *verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven*

Verdifullt naturområde i Schultzedalen berøres ikke.

b. *truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv*

Ikke vesentlig påvirkning av dette (tidligere branntomt).

c. *statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.*

Ikke i strid med rpb eller rpr.

d. *større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsliv, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet*

Dette er et byggeområde.

e. *økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet*

Ikke aktuelt.

f. *konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning*

Tiltaket medfører ikke vann- eller luftforurensning.

g. vesentlig forurensning eller klimagassutslipp

Tiltaket medfører ikke vesentlig forurensning eller klimagassutslipp

h. risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

Ros-analyse omhandler dette.

Konklusjon: Tiltaket vil etter forskriftens §10 ikke få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planen må derfor ikke konsekvensutredes, eller ha planprogram, jf. forskriftens §8.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Statlige planer og føringer

Utvidet helsetilbud samt etablering av sentral ambulansestasjon i byområdet, samt bruk av eksisterende infrastruktur er i tråd med nasjonale råd og føringer.

Det vises til Statlige planretningslinjer for klima og energi, 2024 (oppdatering av tidligere Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning), og Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 2025 (erstatte tidligere statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging).

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet.

Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. Planleggingen skal også sikre at det innenfor det samiske reinbeiteområdet tas hensyn til reindriftens bruk av arealene.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger.

Generelle retningslinjer:

1 Samordnet areal- og transportplanlegging: Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter. Hovedtyngden av boliger og fritidsboliger, handel, tjenester og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres i tråd med dette. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres med tanke på å minimere transportbehovet, legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og for å utnytte og ta vare på eksisterende bygninger og infrastruktur der dette finnes.

2 Sentrumsutvikling: I byer og tettsteder skal boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel- og tjenestetilbud lokaliseres slik at de bidrar til å styrke stedenes kvalitet, sikre friområder, skaper møteplasser og bygger opp under sentrumsfunksjonene og legger til rette for redusert transportbehov. Fortetting og transformasjon av bolig- og næringsområder skal vurderes og bør utnyttes før nye utbyggingsområder settes av og tas i bruk.

Statlige planretningslinjer for klima og energi

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp,

karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres, og statens bidrag til kunnskapsgrunnlag og veiledning.

Retningslinjene skal bidra til at:

- a. Norge når sine nasjonale klimamål som fastsatt i klimaloven
- b. livsgrunnlaget og naturmangfoldet sikres for dagens og framtidige generasjoner
- c. god forsyningssikkerhet for energi opprettholdes
- d. samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses klimaendringene
- e. arbeidet med å redusere klimagassutslipp, mer effektiv og fleksibel energibruk, bedre klimatilpasning og andre miljømål ses i sammenheng
- f. stat, fylkeskommuner og kommuner får klargjort sine roller og ansvar
- g. kommuner og fylkeskommuner prioriterer klima- og energihensyn i sin myndighetsutøvelse, og kommunene i sin virksomhet.

Rikspolitiske retningslinjer for å stryke barn og unges interesser i planleggingen

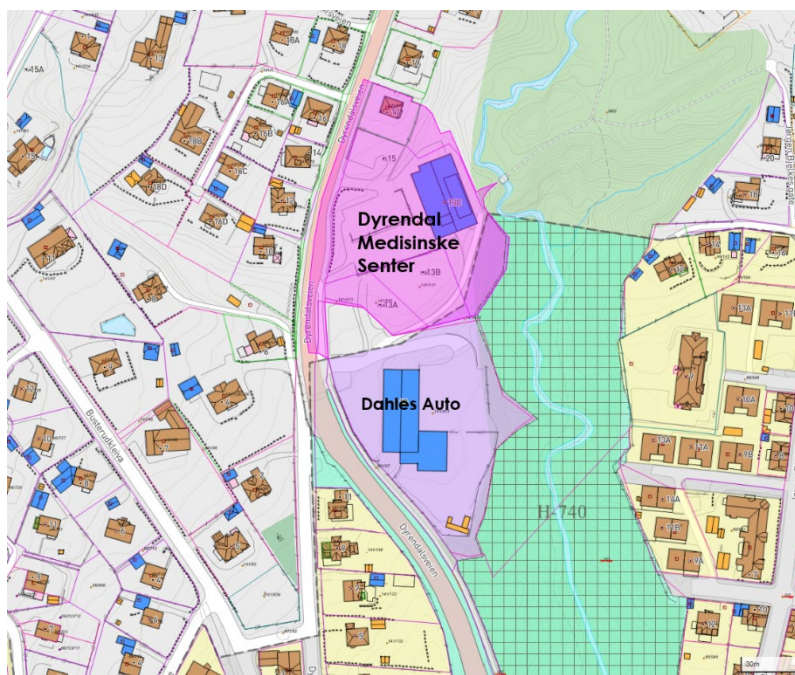
Disse retningslinjene har følgende målsetting:

- a. Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykisk skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.
- b. Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

3.2 Regionale planer

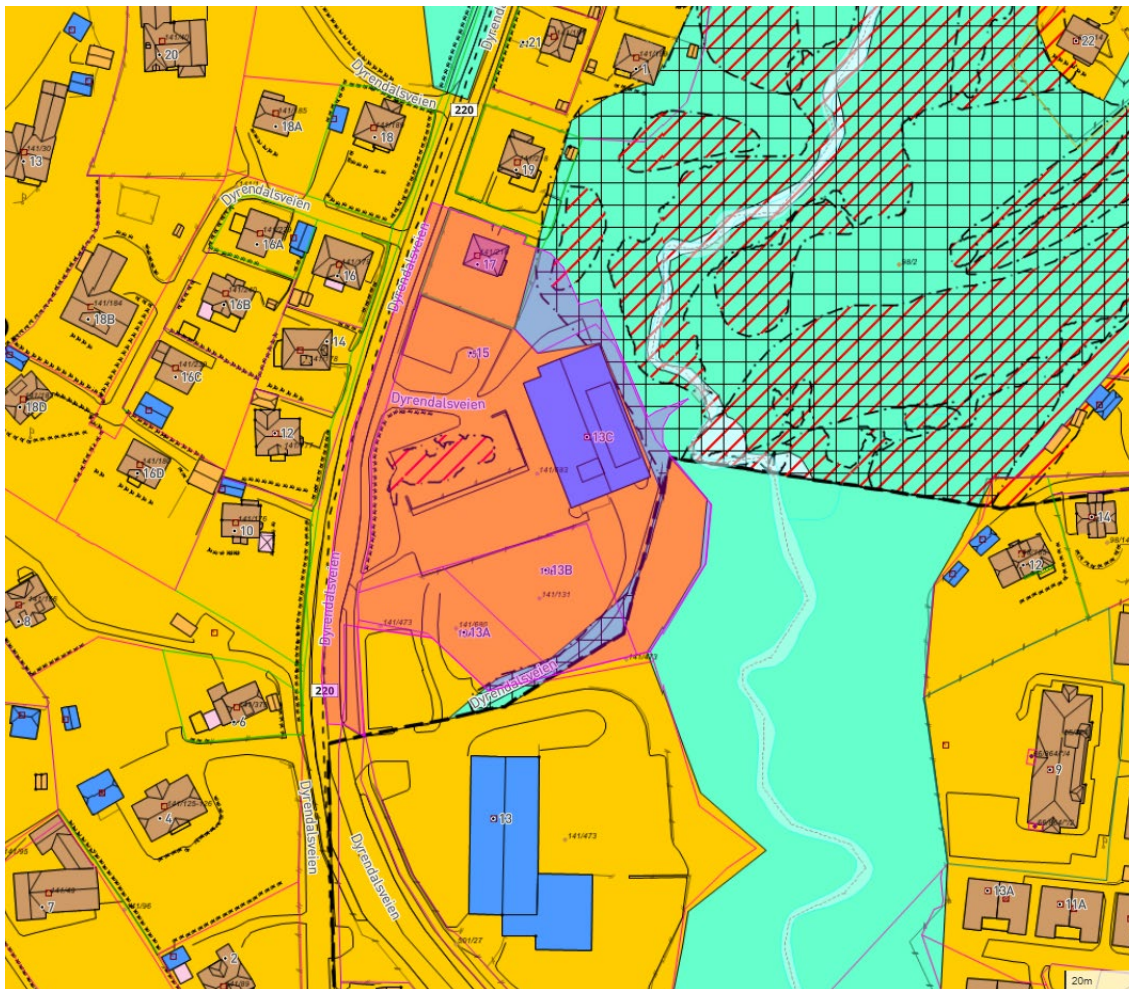
Tilsvarende gjelder for regionale planer, og reguleringen er ikke i strid med fylkesplanen, eller tilhørende temaplaner.

3.3 Sentrumsplan for Halden



Planområdet er uregulert og grenser inntil/ overlapper noe med sentrumsplanen (se figur). Dette arealet inngår i eiendommen Dyrendalsveien 13C (141/683) tilhørende tiltakshaver Ringstad Eiendom AS. Ved denne reguleringen endres formålet fra Nåværende næringsvirksomhet til Naturområde (GN1).

3.4 Kommuneplanens arealdel



Kommuneplanens arealdel for Halden ble vedtatt 16.02.2023.

I kommuneplanens arealdel er området avsatt som nåværende bebyggelse og anlegg BA30 (herunder lilla-markert næringsområde i sentrumsplanen).

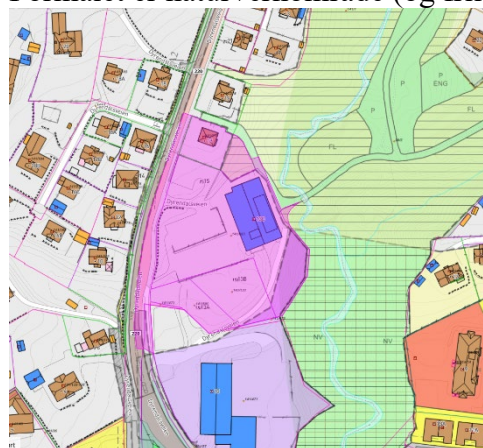
Schultzedalen øst for området er avsatt som nåværende blå/grønnstruktur G32, med nordre del avsatt som hensynssone H-740 (båndlagt etter annet lovverk).

3.5 Gjeldende, tilgrensende reguleringsplan



Mot øst grenser planområdet til G-347 Schultzedalen vedtatt 29.04.1993.

Formålet er naturvernomsråde (og friluftsområde øvre del).



Regulert tursti i nord i reguleringsplanen G-347 Schultzedalen illustrert inntil det nye planområdet.

4 Eksisterende forhold og analyse av spesielle problemstillinger

Området for Dyrendal Medisinske Senter er bebygd og har godt fungerende og tidligere godkjent og utbedret adkomst fra Dyrendalsveien. Denne skal beholdes uendret og til fortsatt bruk som adkomst til Dyrendal Medisinske Senter med tilhørende etablert parkeringsareal.

I forbindelse med planlagt utvidelse har tiltakshaver og eier tilrettelagt for dette ved erverv av Dyrendalsveien 17, tilsvarende det som ble gjort i forrige runde (endring fra televerks-bygning til DMS), da ved erverv av nr.15 for utvidet parkeringsareal, samt sanering av 1 avkjørsel til Dyrendalsveien. Dette blir altså et nordlig utvidet parkeringsareal med uendret tilkomst (ingen ny avkjørsel til/ fra Dyrendalsveien). I så henseende vil det bli en utvidet bruk av DMS sin avkjørsel, fordi helsetilbudet blir større. (1 bolig-avkjørsel forsvinner.) Ved full utbygging vil det etter trafikkrapporten kunne dreie seg om en dobling (ny estimert totalbelastning på ca ÅDT 470). Avviklings-messig vil dagens avkjørsel allikevel kunne håndtere denne trafikkøkningen i hovedadkomsten.

Tidligere hovedadkomst (til «Bilsakkyndige»/ Statens vegvesen – 13B – 141/131) var den opprinnelige for «Dyrendal», beliggende på Dyrendalsveien 13A (141/473). Det har senere vært oppført en enebolig her, men denne er nå fjernet – se skråfoto under fra 2014.



Ny ambulansestasjon er planlagt oppført på 13B, med for-areal foran kjøreporten og eksklusiv ambulans-avkjørsel til Dyrendalsveien på 13A. I praksis en gjenåpning av den opprinnelige adkomsten til Dyrendal Gård – senere Bilsakkyndige. Flere av de opprinnelige allé-trærne står fortsatt på stedet, nå i form av store og markante trær med stor innvirkning på landskapsrom og lokal grønnstruktur.

4.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Hovedformålet DMS på Dyrendalsveien 13C og 15 forblir undret. Dyrendalsveien 13 A og B er (etter sanering av en enebolig) pr dato ubebygd, men det har vært arbeidet med prosjektutvikling over en rekke år. Dyrendalsveien 17 vil få endret bruk fra bolig til utvidelse av eksisterende parkeringsareal i nord.



Tilstøtende bruk sydover er bilforhandler Dahles Auto.

På motsatt side av Dyrendalsveien (vestsiden) er det utelukkende frittliggende småhusbebyggelse, og tilsvarende videre nordover på begge sider av veien.





Øst for området ligger Schultzedalen, som er sikret verne- og friluftsmål gjennom reguleringsplan.



4.2 Eiendomsforhold

Oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det framkommer i kommunens eiendomsregister pr. dato.

Gnr/Bnr	Eier/Adresse
141/683	Ringstad Eiendom, Dyrendalsveien 13C og 15
141/680	Ringstad Eiendom, Dyrendalsveien 13A
141/131	Ringstad Eiendom, Dyrendalsveien 13B
141/216	Ringstad Eiendom, Dyrendalsveien 17
98/2	Halden kommune, Schultzedalen
Fv-22	Offentlig trafikkareal

4.3 Landskap og fjernvirkning



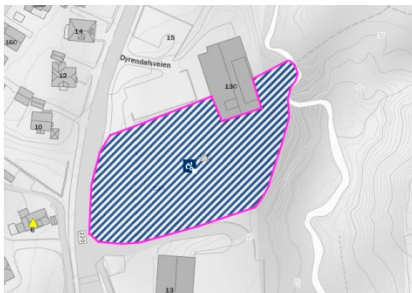
Planområdet sett mot nord

Byggeområdet grenser i øst mot Schultzedalen (viktig natur- og friluftsområde). I forhold til fjernvirkning domineres det aktuelle området av de to store bygningene for henholdsvis DMS (tidligere Televerksbygget) og bilforhandleren Dahles Auto. I forhold til grønstrukturen er området for øvrig preget av hagene rundt den lokale frittliggende småhusbebyggelsen, men det er Schultzedalen som er dominant grøntområde.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet.

Det er ingen SEFRAK-registrerte bygninger i området. Den opprinnelige hovedbygningen på Dyrendal brant ned for flere år siden. Det finnes ikke rester etter det opprinnelige hageanlegget til gården. De eneste synlige restene er noen allé-trær som flanket adkomsten.



Til venstre: Omtrentlig avgrensning av gammel hage, oversendt fra Fylkeskonservatoren.

I Askeladden framgår det:

Beskrivelse fra Enkeltminne: 1700-tallshagen lå i sterkt hellende terreng på S-siden av bygningen og falt over 3 aksialt oppbygde terrasser mot et nedre

plata som ble begrenset av en stigende bakkeskråning. I skråningen en aksialt plassert uthulet grotte som avslutning på aksen. På Ø-siden om terrassene en trang dal med bekkedar, området dratt inn i anlegget som naturpark. På V-siden av terrassene er terrenget småkupert og her ble det på 1800-tallet anlagt en liten landskapshage med lindelysthus, bøketrær og hagtorshekk. Dyrendalhagen i dag sterkt forfalt. Verneverdi: - . Tilstand: 1960 - 2; 1985 -0-1. Dokumentasjon Avgrensning av hagen er omtrentlig. Historikk/Tradisjon

Dyrendal en parsell utgått fra setegården Os. Admiral Bjelke solgte den til Kongen i 1686, som deretter ga eiendommen til Fredrikshald by. Christen Heidemark, Fredrikshalds første borgermester i 1680, bebygde gården og anla hage. Flere borgermestere bodde der opp til 1769. 1800 kom den i familien Stang og Anker sin eie. Undersøkelser Finnes kort liste over trær og busker
Referanser Steffens: *Slekten Stang*, s.250-59 - Schnitler, C.W 1917: *Norske hager Bd II*, s.88. - Bruun/Mykleby 1960/1985: *Register over historiske hager*, nr. 59

4.5 Naturverdier

Det er betydelige naturverdier øst for planområdet. De er sikret gjennom reguleringsplan. Naturområdene har stor betydning og verdi for befolkningen i området, også i et videre perspektiv som en forbindelse mellom grønnstrukturen i sentrum og omlandet nord for sentrum. Ved reguleringen utvides grønnstrukturen ved endring av sentrumsplanens byggeformål (Nåværende næringsvirksomhet) til Naturområde (GN1).

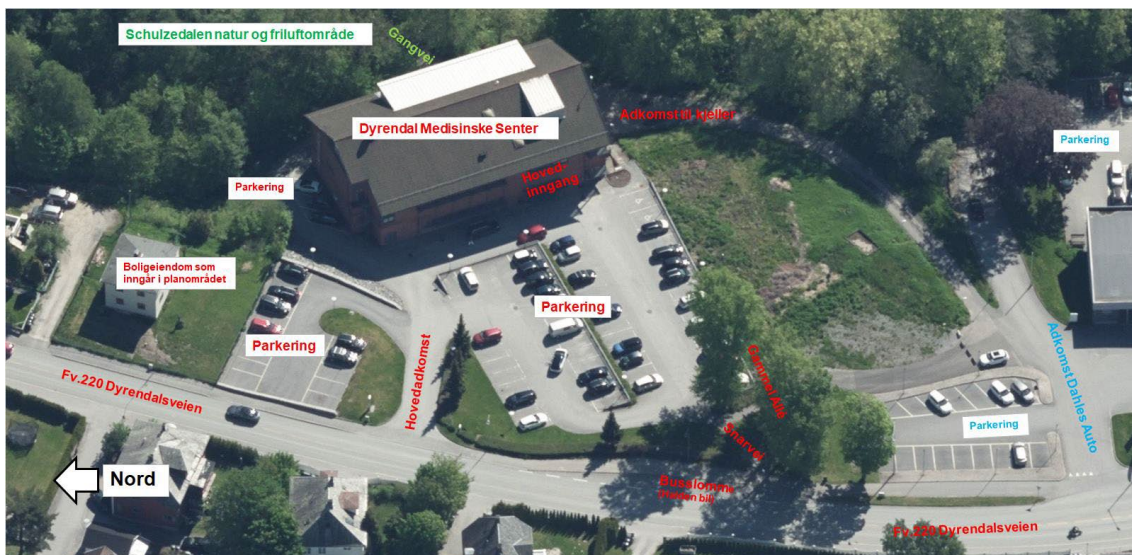


4.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Det ligger verdifulle friluftsområder, med et sentralt og viktig turvegdrag mellom sentrum og marka-områdene nord for sentrum. Det er høy bevissthet om å bevare dette, og det er også sikret/ vernet gjennom regulering. En av de tverrgående avstikkerne fra dette draget til det øvrige gangnettet lans Dyrendalsveien går over planområdet (som allerede regulert i tilstøtende plan), og det er krav til at denne forbindelsen opprettholdes og sikres gjennom reguleringen.

4.7 Trafikkforhold

Dyrendalsveien var tidligere en del av riksvei 22, men etter regionreformen i 2010 fikk den status som fylkesvei 220. Det foreligger ikke kjente nyere trafikktellinger for fv.220 Dyrendalsveien. Ifølge Statens vegvesens Vegkart var ÅDT langs fv.220 Dyrendalsveien forbi planområdet ÅDT 11.500 i 2024 med 10 % lange kjøretøy. Dette trafikktallet er basert på et statistisk estimat og gjelder hele strekningen (ca. 1,4 km) mellom T-krysset med rv.204 i sør og rundkjøringen med fv.921 BRA-veien i nord (ved Brødløs).



Sweco har i forbindelse med reguleringsarbeidet utarbeidet trafikkanalyse, inklusive eventuell ny ambulansavkjørsel. Denne følger planen.

Hovedadkomsten er tilknyttet fv.220 Dyrendalsveien i et vikepliktsregulert T-kryss. Fv.220 er en forkjørsregulert hovedvei som går helt fra rv.22 i Rakkestad i nord og til svenskegrensen ved Holtet sør for Halden. Forbi planområdet heter fv.220 Dyrendalsveien og fartsgrensen er 50 km/t. Denne faller til 40 km/t ca. 200 m sør for hovedadkomsten mot sentrum.

Fv.220 Dyrendalsveien har tosidig fortau forbi planområdet. Fortausbredden er på ca. 2,5 m (+/-) på begge sider. Fortauet på vestsiden ender i sørgående busslomme for holdeplassen *Halden Bil*. Det er også etablert et opphøyet gangfelt over fv.220 ved dette stedet. Det er etablert ledegjerder ved fortauets vestre side ved den kommunale delen av Dyrendalsveien. Dette gangfeltet krysser også over en trafikkøy midt i fv.220. Fortauet på østsiden (skiltet som gang-/sykkelvei) er adskilt fra fv.220 med en smal grøn rabatt videre sørover mot sentrum.

KOLLEKTIVTRAFIKK

Planområdet betjenes av bussholdeplassen *Halden Bil* med stoppesteder på hver side av fv.220 Dyrendalsveien rett ved planområdet (med busslommer). Gangavstanden er henholdsvis ca. 80 m og 160 m til stoppestedene på hver side av fv. 220 fra hovedinngangen til DMS. Holdeplassen betjenes av busslinjene:

- 32 (Brekkerød-Stenrød) – hovedbusslinje
- 35 (Gimle-Tistedal) – hovedbusslinje
- 350 (Berg skole) – skolebuss
- 355 (Berg og Rødsberg skoler) – skolebuss
- 633 (Sarpsborg-Halden) – langrute
- 634 (Rakkestad-Halden) – langrute

Holdeplassen har ca. 50 bussavganger (+/-) per hverdag/skoledag i hver retning. I makstimen på ettermiddagen har holdeplassen 4-6 bussavganger per retning. Det er også en bussholdeplass (*Åsveien*) langs fv.220 Dyrendalsveien bare ca. 160 m nord for hovedadkomsten som betjenes av de samme busslinjene som bussholdeplassen *Halden Bil*. Denne holdeplassen har kantstopp i nordgående retning og busslomme i sørgående retning. For øvrig ligger bussholdeplassene *Busterud* og *Snippen Halden* ca. 400-500 m gangavstand sør for planområdet. Disse bussholdeplassene betjenes av andre busslinjer enn de på *Halden Bil*. *Halden stasjon* og *Halden bussterminal* ligger i sentrum ca. 1,5 km gangavstand fra planområdet.

Totalt sett vurderes planområdet å ha god kollektivdekning i dagens situasjon.

Østfold kollektivtrafikk opplyser at årlig tosidig av/påstigninger er 776 på *Halden Bil*. Deler man på 2 tilsvarende det omtrent 380-390 på østsiden (oppover Dyrendal) der DMS ligger. Det er 365 dager i året, men dersom man isteden deler på 250 hverdager, blir det i gjennomsnitt 1,5 av/påstigning pr hverdag (bussrutene har lavere frekvens i helger). Dette sammenfaller med inntrykket fra dagens drift av DMS, der man erfarer at de fleste av pasientene (som ikke går eller sykler) kommer/drar i egen bil/ blir kjørt, eller benytter taxi. Dette betyr i praksis at det sjelden er siktutfordringer forbundet med at en buss står på holdeplassen i forhold til dagens trafikkbilde.

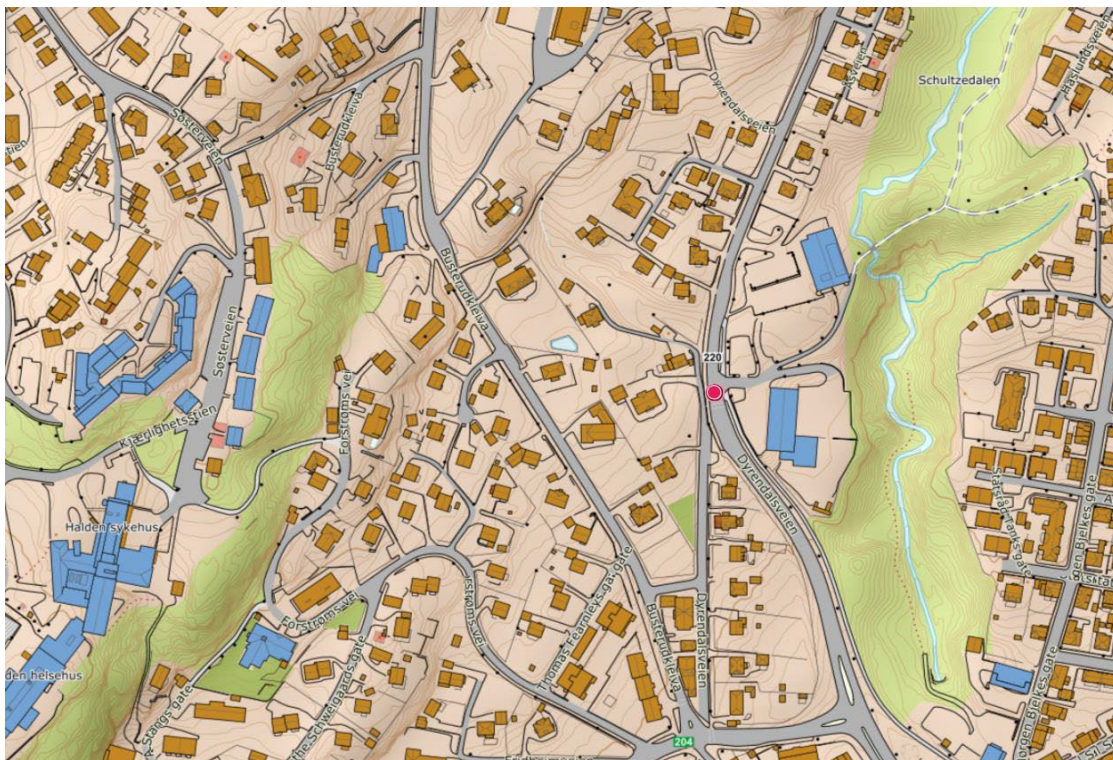
Østfold Kollektivtrafikk opplyser at ingen av bussene på disse rutene er boggibusser (15m lange). Det er 12m lange busser som går på disse strekningene.

TRAFIKKSIKKERHET

Ulykkesregistreringer fra de siste fem årene (årene 2020-2024) i Vegkart (Statens vegvesen) med ulykkesregistreringer. Tidligere ulykker kan ha «gått ut på dato» som følge endringer i veisystemet (bl.a. ble fartsgrensen langs fv.220 endret til 40 km/t en gang mellom 2016 og 2017).

Tidligere erfaringer viser at det på et generelt grunnlag er noe underrapportering av ulykker, spesielt for fotgjenger- og sykkelulykker. Dette gjelder imidlertid generelt, og ikke spesielt for veinettet ved planområdet. I 5-års perioden (2020-2024) er det bare registrert én politirapportert trafikkulykke med personskade nær planområdet. Ulykken var skjedde mellom en MC og en personbil i forbindelse med en venstresving ved avkjørselen til Dahles Auto.

Denne ulykken fant sted tirsdag 12. oktober 2021 kl.11:30. Denne ene ulykken alene gir ikke statistisk grunnlag for å vurdere om veinettet ved planområdet er trafikkfarlig eller ikke. Tidligere ulykker kan indikere at påkjøring bakfra ved venstresving har vært en utfordring både i avkjørselen ved Dahles Auto og i hovedavkjørselen ved planområdet.



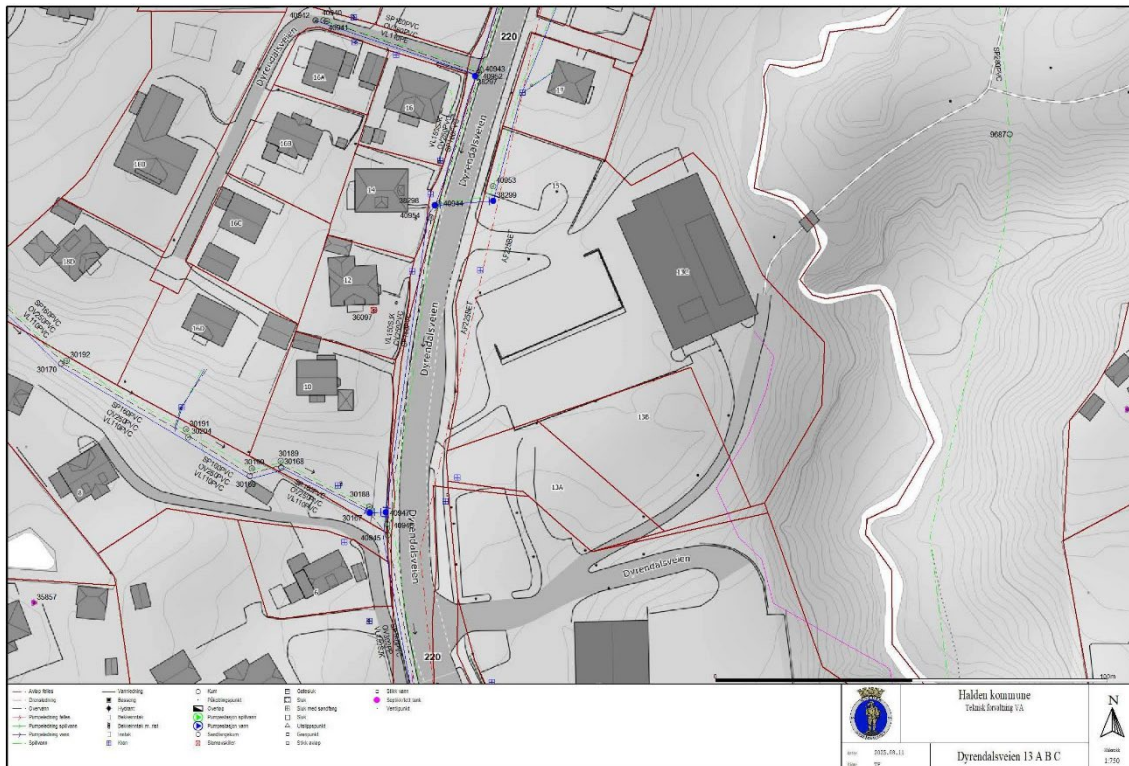
Hastigheten her er 50 km/t (like i nærheten av 40km/t-sonen syd for området). Som eventuelt tiltak for bedret trafikksikkerhet kunne en nordlig utvidelse av 40 km/t-sonen vært aktuell, ikke minst av hensyn til det opphøyde gangfeltet akkurat der den registrerte ulykken skjedde. Dette gangfeltet har høy utnyttelse både for kryssing av gående og tildels også syklende, da de fleste ønsker å benytte nedre del av «Gamle Dyrendalsvei» for å benytte Busterudgata videre sydover til sentrumskjernen/ gågata. Dette er også i praksis en link/ overgang til turveysystemet i Schultzedalen.



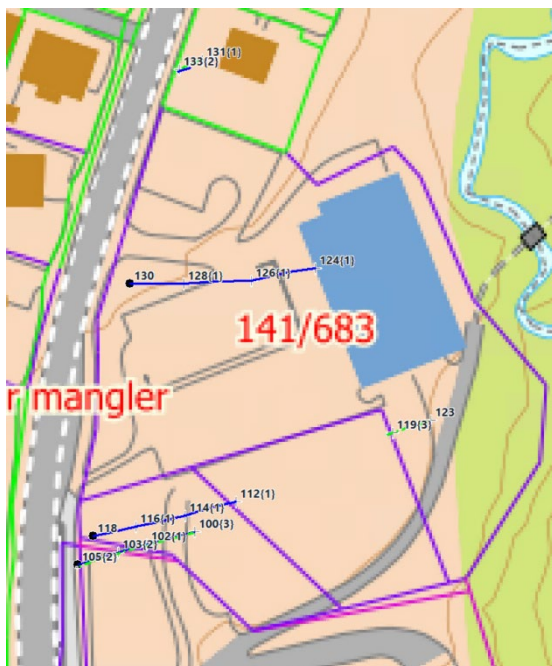
4.8 Barns interesser

Barn og unges talsperson har ingen merknader til planinitiativet. Det forsvinner ikke arealer spesifikt benyttet av barn og unge som følge av eventuell bygging av ny ambulansestasjon eller utvidelse av helse-senteret. Turveisystem opprettholdes. Det blir noe forbedrede forhold for gående og syklende ved at det reguleres inn gang- og sykkelvei (til erstatning for fortau) nord i planområdet, langs Dyrendalsveien.

4.9 Teknisk infrastruktur



Kart over VA-anlegg i planområdet.



Eksisterende DMS-bygning er koblet til vann- og avløpsnettet i Dyrendalsveien (over parkeringsplassen). Tidligere bygninger på Dyrendalveien 13A og 13B var tilkoblet lenger syd, som utsnittet viser.

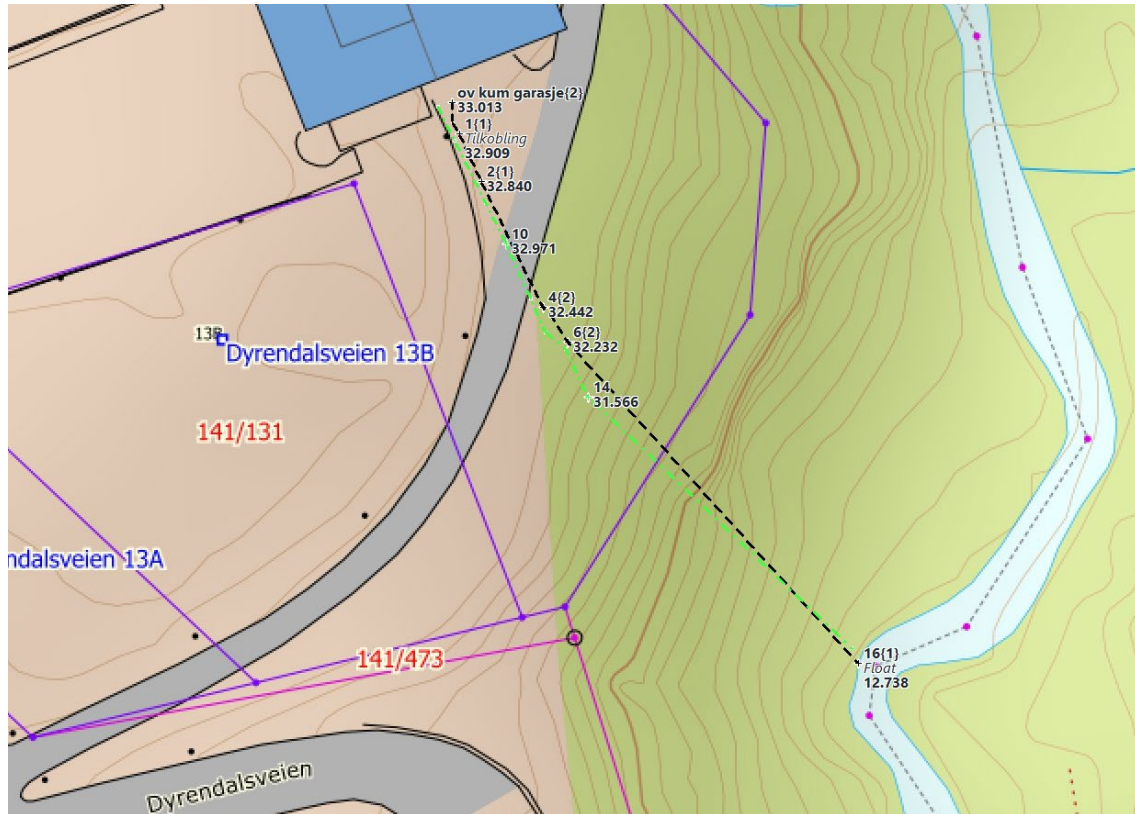
Det antas at nybygget og kan tilkobles på tilsvarende sted.

Dette vil prosjekteres nærmere i byggefasen.

Avløpet er tilkoblet Halden kommunes VA-ledningsnett i området, og blir pumpet videre gjennom godkjente VA-ledninger eid av Halden kommune helt frem til Remmen renseanlegg.

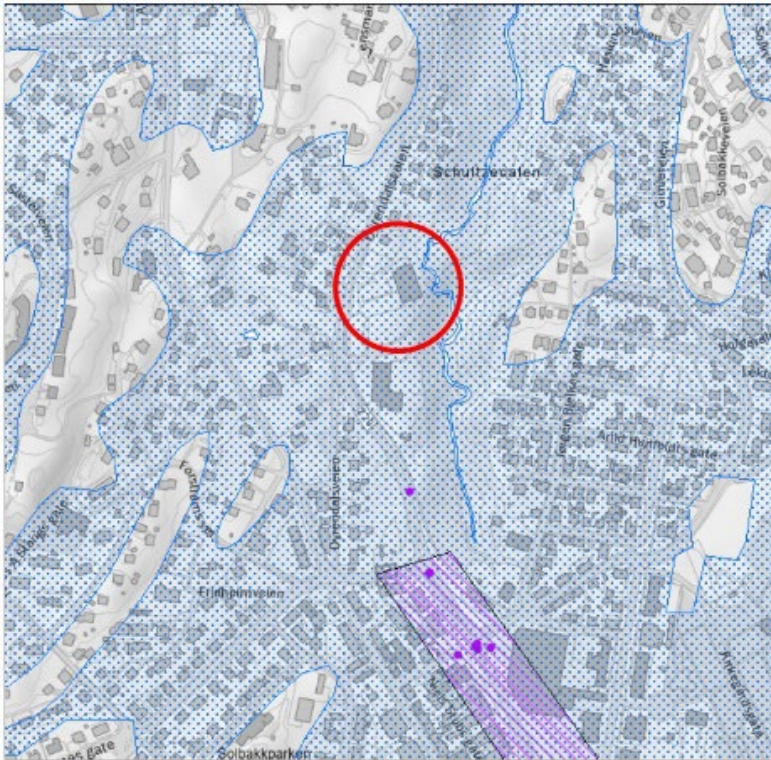
Remmen renseanlegg er prosjektert/ beregnet til å ha en kapasitet på 42 000 pe. Halden kommune har pr. d.d. ca.32 000 innbyggere, d.v.s. at Remmen renseanlegg har god nok kapasitet til å ta imot den planlagte utvidelsen.

Remmen renseanlegg og siste rapport (9.9.2023) på rensegraden til anlegget dokumenterer at renseanlegget driftes i henhold til tillatelse og forurensningsregelverk.



Tegningen viser innmålt overvannsledning til bekkedraget i Schultzedalen

4.10 Grunnforhold og flom



Utsnitt fra NVE atlas, tiltaket er innsirklet i rødt. Aktsomhetsområder for marin leire er vist med blå farge og kvikkleirepunkter er vist med lilla (syd for DMS).

GeoKonsept AS har derfor vært engasjert for å avklare områdestabiliteten i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Grunnundersøkelsene ble første gang presentert i datarapport 1258-RIG-N-01-01, datert 3. September 2024, senere revidert 2 ganger (12.12.2024 og 12.06.2025).

Romerike Geoteknikk (RGT) utarbeidet så kontrollrapport med uavhengig kontroll 27.11.2024, senere revidert 16.12.2024 og 03.07.2025.

Videre har Multiconsult vurdert områdestabiliteten i rapport 10270854-01-RIG-RAP-002 datert 3.februar 2026.04.09, revidert 3.mars 2026.

Disse rapportene følger planen som vedlegg.

Vedrørende parkerings-områdene:

RGT 03.07.2025: Nye parkeringsarealer fører ikke til en forverring av områdestabiliteten, da området skal planeres og dermed medfører bortkjøring av masser (i tråd med krav for K1). Det nevnes ikke ytterligere detaljer knyttet til dette. Det antas derfor at bortkjøringen av massene er jevnt fordelt på området og min. vil tilsvare dim. last for denne typen arealer (19,5 kPa). Dette forutsettes detaljprosjektert før en evt. anleggsfase.

I forbindelse med Multiconsults siste rapport ble det gjort ytterligere sonderingsboringer og prøvetagning med spesial-rigg for lab-undersøkelser.

Endelig rapport (10270854-01-RIG-RAP-002) revidert 3. mars 2026 / 02, sist oppdatert etter 3.-partskontroll:

SAMMENDRAG:

Foreliggende rapport presenterer vurdering av områdestabilitet etter NVE Veileder nr. 1/2019 for ny ambulansestasjon i Halden kommune.

Tidligere og supplerende utførte grunnundersøkelser viser at det er sprøbruddmateriale og kvikkleire på / i nærhet til planområdet. Utført befaring viser også stedvis berg i dagen langs Schultzedalen.

Basert på terrenghelninger og berg i dagen ligger ikke planområdet innenfor mulig utløpsområder for skråninger nord og vest for tomta. For skråningen ned mot Schultzedalen er det vurdert at aktuell skredmekanisme er rotasjonsskred, og at planområdet ikke ligger innenfor løснеområde for skred fra skråningen.

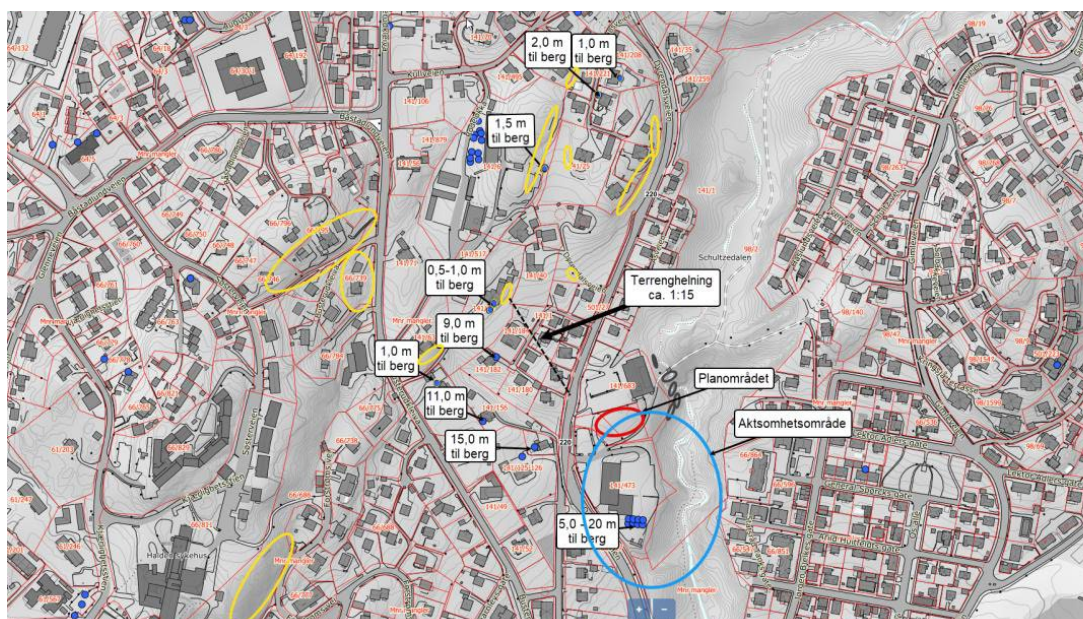
Det er kartlagt én faresone for skred i skråning ned mot «Dahles Auto». Skråningen er ca. 7 m høy og ligger ikke i tilknytning til et vassdrag. Det er avklart med NVE at det ikke er ønskelig at sonen klassifiseres og meldes inn. Sonen har tilfredsstillende stabilitet i dagens situasjon.

Krav til stabilitet for planområdet må ivaretas iht. angitte sikkerhetskrav ved utbygging. Det vil si at det må dokumenteres sikkerhetsfaktor på $F_{cu} \geq 1,40$ og $F_{c\phi} \geq 1,25$ ved ikke-forverring, og $F_{cu} \geq 1,61$ og $F_{c\phi} \geq 1,25$ ved forverring.

Stabiliteten må dokumenteres før igangsettelse av utbyggingsarbeider. Før igangsettingstillatelse for byggetiltak innenfor planområdet gis, skal det foreligge en detaljert geoteknisk prosjektering.

Revisjon 01 av rapporten inkluderer spesifiseringer iht. tilbakemelding fra uavhengig kontroll ved Romerike Geoteknikk AS.

Revisjon 02: Uavhengig kontroll utført av Romerike Geoteknikk AS er avsluttet uten åpne avvik.

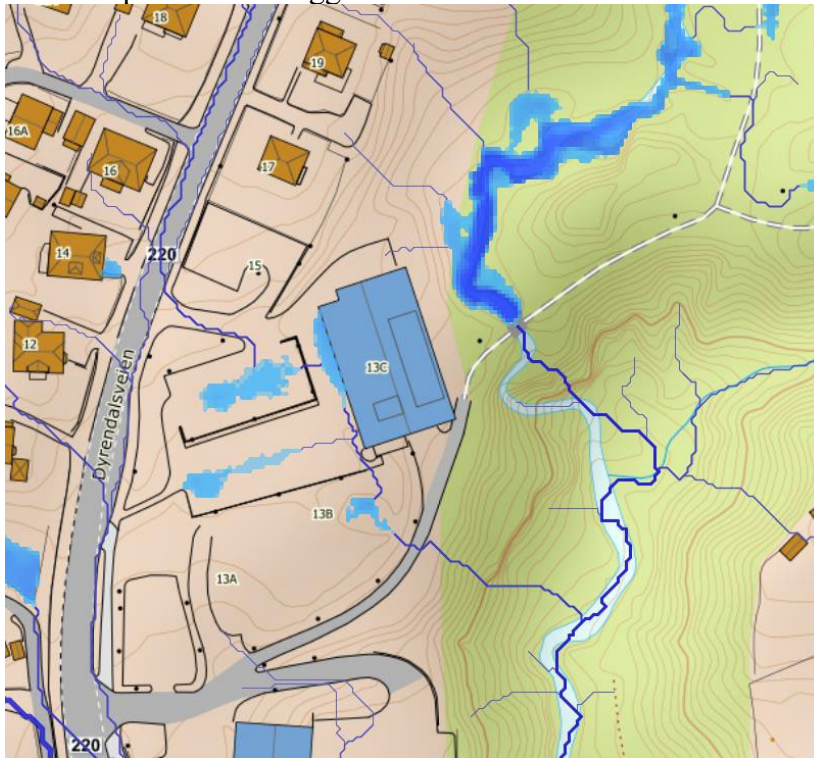


Aksomhetsområde for områdeskred (blå sirkel). Berg i dagen fra kartobservasjoner (gul sirkel) og befaring (grå sirkel).

FLOMVEIER

Multiconsult har utarbeidet notat for overvannshåndtering 10267896-01-RIVA-NOT-001 (sist oppdatert 26.03.2026), som følger planen.

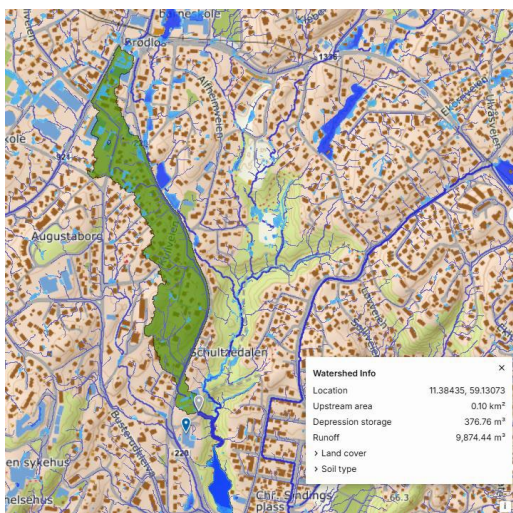
Deler av planområdet ligger i aktsomhetszone for flom.



Dreneringslinjer (markert i mørkeblått) og oppstuvningsområder (markert i lyseblått) for eksisterende område (ScalgoLIVE)

Overvannshåndtering er beregnet iht. tretrinnsstrategien og Halden kommune sin overvannsveileder. Trinn 1 og 2 er mulig innfri kravene til.

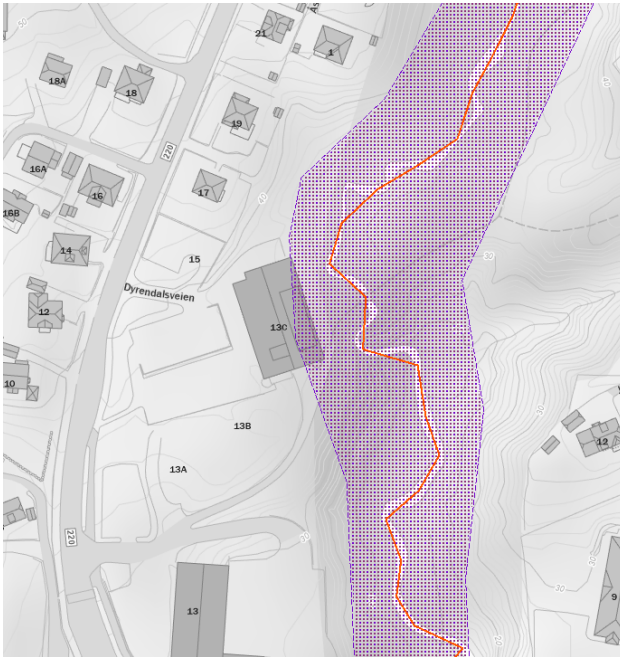
Det er vurdert at flomveien som renner ned langs Dyrendalsveien ikke renner inn i planområdet. Dette bør verifiseres i senere fase, i forbindelse med prosjektering og byggemelding av nybygget. Dette betyr at det ikke er noen gjennomgående ekstern flomvei igjennom planområdet, men at planområdet må legge til rette for sikker håndtering av interne flomveier. Det må også i videre prosjektering sjekkes at eksisterende drenslinjer på tomten ikke flyttes. I så fall må dette ivaretas.



Nedbørsfelt for flomvei igjennom planområdet



Rød pil viser antatt retning på flomveien

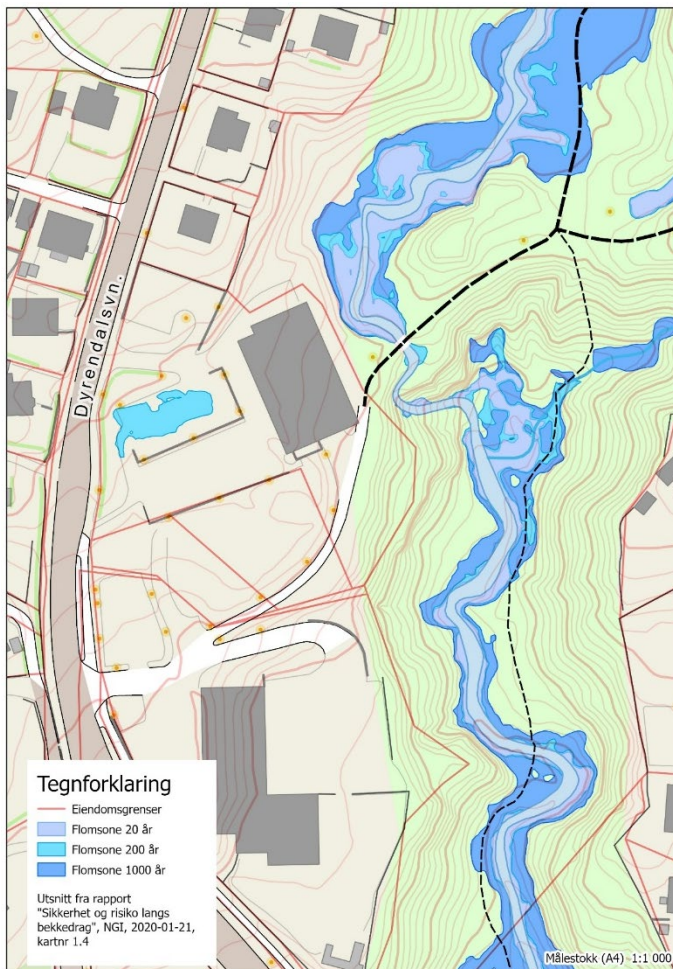


Fra NVE sin kart-løsning kan man se at deler av planområdet (baksiden av eksisterende bygning) ligger i aktsomhetszone for flom.

Det er derfor gått nærmere inn på dette, da Halden kommune har gjennomført en nærmere kartlegging av sikkerhet og risiko langs Schultzebekken (NGI-rapport) fra Halden kommunes side i forbindelse med nylig vedtatt arealdel til kommuneplanen (2023-2035).

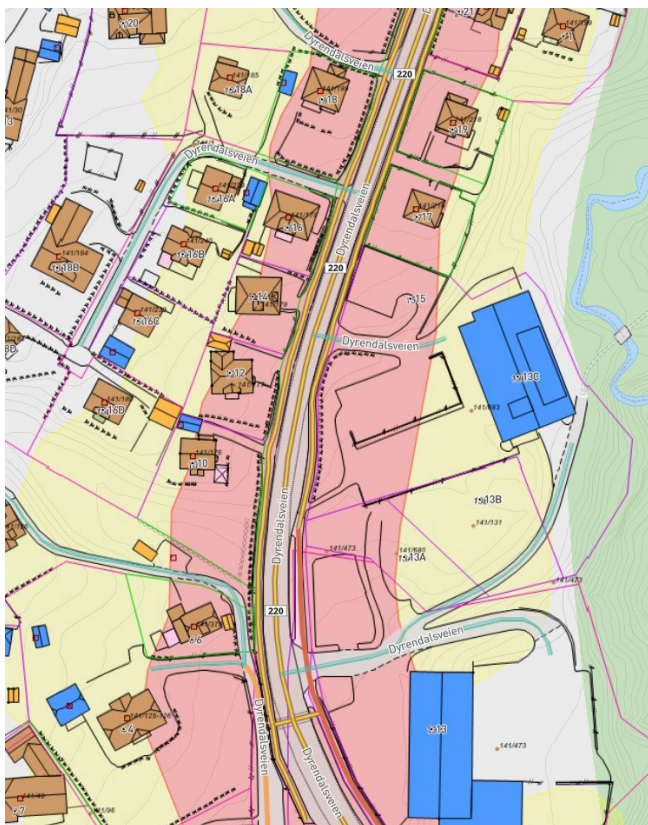
Aktsomhetszone for flom (NVE)

Nedenunder vises et detaljert flomsonekart fra dette arbeidet. Som det fremgår berøres ikke den aktuelle eiendommen i forhold til Schulzebekken.



Kart fra NGI-rapport 20190841-01-R Sikkerhet og risiko langs Remmenbekken og Schultzebekken i Halden

4.11 Støy og luftforurensning



Dårlig luftkvalitet er trolig ikke et problem innenfor planområdet, da det ligger utenfor luftforurensningssonene (er kun langs E6 og visse steder i Halden sentrum).

Det er ingen kjente stasjonære støykilder i nærheten.

Støysonekartet for biltrafikk i Dyrendals-veien viser rød sone på parkerings-områdene, og gul sone der ny ambulansestasjon/ utvidelse av medisinsk senter er planlagt.

Overnattingsrom for ambulanspersonell på nattevakt er planlagt sør for Schultzedalen (utenfor/ i randsonen av gul sone).

4.12 Grunnforurensning

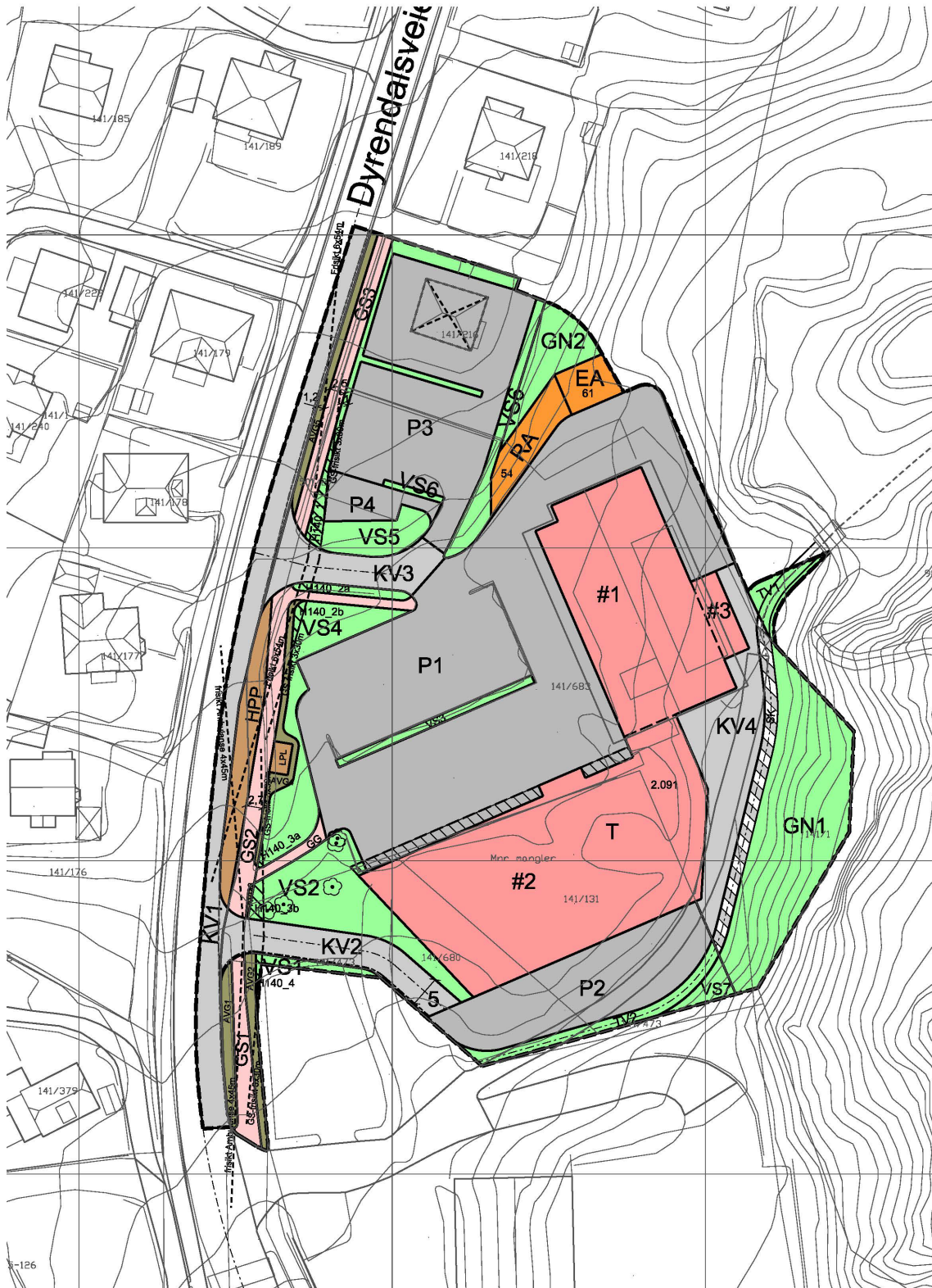
Byggetomten er en tidligere branntomt etter at eksisterende bebyggelse brant ned i 2006. Tomten ble i etterkant ryddet og sanert, og har siden ikke vært benyttet til byggeformål eller deponering av masser. Tidligere bruk av eiendommen har i hovedsak vært knyttet til kontorvirksomhet. Det har ikke vært virksomhet på tomten som normalt medfører risiko for forurensning av grunnen, herunder verksteddrift eller annen aktivitet med potensielle utslipp til grunn. Det foreligger per i dag ikke konkrete indikasjoner på at grunnen er forurenset. Samtidig kan det, som følge av historikken som branntomt, ikke utelukkes at det kan forekomme forurensete masser. I henhold til forurensningsforskriftens kapittel 2 skal det gjennomføres nødvendige undersøkelser av grunnforholdene før igangsetting av tiltak. Eventuell håndtering av forurensete masser vil bli avklart og fulgt opp i forbindelse med byggesaken.

4.13 Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse er basert på de rapporter og ROS-analyser som er utarbeidet i reguleringsprosessen. Analysen følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Den er basert på rapporter fra ulike konsulentfirma. Det vises spesielt til rapporter om geoteknikk/ byggstabilitet, samt overvannshåndtering og flom. Aktuelle tema som omfatter eksisterende forhold, er også omtalt under relevante underkapitler her i kapittel 4.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planens avgrensning og reguleringsformål



SOSI	Felt	Formål	Areal m ²
1160	T	Offentlig eller privat tjenesteyting	2091,5
1510	EA	Energianlegg; Trafo	60,7
1550	RA	Renovasjonsanlegg	99,3
2011	KV	Kjøreveg	1208,3
2015	GS	Gang- og sykkelveg	378,3
2016	GG	Gangveg	24,8
2019	AVG	Annen veggrunn - grøntareal	197,6
2025	HPP	Holdeplass	138,7
2026	LPL	Leskur	15,0
2080	P	Parkering	3615,4
2800	SK	Kjørbar gang- og sykkelveg	105,1
3020	GN	Naturområde	703,1
3031	TV	Turveg	136,3
3060	VS	Vegetasjonsskjermer	950,4
Regulert område			9724,5

5.2 Beskrivelse av de ulike planformålene

5.2.1 Offentlig eller privat tjenesteyting (T)

Området for offentlig eller privat tjenesteyting er delt i 3 soner; #1 er det eksisterende medisinske senteret, hvor det ikke foreligger planer om endringer pr dato. Det er lagt inn mulighet for eventuell fremtidig 5. garasje/ lager på østsiden av bygningen (#3). #2 er område hvor ny ambulansetasjon og utvidelse av det medisinske senteret er planlagt oppført. Her kan det komme inntil 3 etasjer over ambulansetasjonen (planlagt i sokkeletasjen), som utvidelse av det eksisterende medisinske senteret.

Under formålet offentlig eller privat tjenesteyting ligger dagens eksisterende medisinske senter (DMS), der fastleger, spesialister og behandlere er lokalisert. I toppetasjen er Dyrendal Tannhelsesenter lokalisert. I bygget er det også fortsatt lokaler for Telenor (som opprinnelig disponerte hele bygget). Det også diverse tekniske anlegg og installasjoner i tilknytning til disse virksomhetene.

Av påtenkte funksjoner i nybygget ligger ambulansetasjonen i sokkeletasjen med sydvendte porter, med eget forareal (P2) og egen eksklusiv avkjørsel (KV2). Første etasje vil få direkte adkomst fra det sentrale parkeringsarealet (P1) med kjøreadkomst via KV3 (eksisterende avkjørsel). I første etasje er det derfor planlagt de mest utadrettede tjenester og naturlig beslektede virksomheter. Bygningen er planlagt med bære-heis fra og med sokkeletasjen (ambulansetasjonen) til og med 3.etasje, slik at bygningen har universell tilkomst til alle etasjer.

I annen etasje er det foreløpig sett på samlokalisering av fastleger og eventuelt spesialister, som kan oppnå samdrifts-fordeler og et større faglig miljø. Det vil også kunne etableres et røntgen-senter, laboratorier eller lignende, dersom det er interesse for det. I tredje etasje er det vurdert tilsvarende, eventuelt omsorgsbaserte tjenester, eller andre aktuelle virksomheter.

5.2.2 Kjøreveg (KV) og gang- og sykkelveg (GS)



Bildet viser dagens P3.

Eksisterende fortau langs P3 og P4 vises i planen som gang- og sykkelvei ved å omdisponere vestlig side av dagens parkeringsplass. Dette vil i praksis kunne gjennomføres samtidig eller i etterkant av nordlig utvidelse av P3.

KV1 er halve Dyrendalsveien (østsiden), KV2 er ny planlagt ambulanseavkjørsel (plassert der opprinnelig avkjørsel fra Dyrendal var), og KV3 er eksisterende avkjørsel fra Dyrendal medisinske senter. KV2 er til eksklusiv bruk for ambulanser, og KV3 vil få noe utvidet bruk, som følge av planlagt utvidelse av det medisinske senteret (samt arbeidsreisende ambulanspersonell).

5.2.3 Holdeplass (HPP) og leskur (LPL)

Holdeplassen i seg selv kan beholdes som den er, men den kan suppleres med leskur (areal avsatt på plankartet) etter behov. Videre er det på plankartet tegnet/ lagt til rette for en vesentlig utvidelse av holdeplassen, dersom behovet skulle oppstå i fremtiden (plass til boggibuss/ 2 vanlige busser samtidig). I forhold til dagens bruk (gjennomsnitt 1,5 av/påstigning pr dag), vil det neppe oppstå et slikt behov i nærmeste fremtid.

5.2.4 Parkering (P)

Parkeringsområde P1 er dagens P-område (inkl. HC-parkering) til DMS, som videreføres. Sydlig del av P3 er også eksisterende, men blir noe omarbeidet i forbindelse med ny nordlig utvidelse (økning fra 15 til 32 plasser). P2 er forareal til ny ambulansetasjon, og P4 er sykkel-parkering. Det vil også bli utvidelse av dagens sykkelparkering langs eksisterende DMS (#1), slik at disse plassene kommer nær/ inntil

hovedinngangene. Herunder også HC-sykkelparkering. Den relative økningen av parkeringskapasiteten er hensyntatt i vurderingene av økt trafikkbelastning i hoved-avkjørselen (fra dagens beregnede ÅDT 200 til 470 ved full utbygging).

5.2.5 Naturområder (GN)

Område GN1 omdisponeres fra dagens formål avsatt i sentrumsplanen (byggeområde næring) til naturområde. Det er ikke naturlig å etablere næringsvirksomhet her, sett i forhold til nærheten til Schultzedalen.

5.2.6 Turveger (TV)



TV1-2 og kjørbare gangveier (SK) gang/sykkeladkomst mellom turveisystemet i Schultzedalen og gang- og sykkelveien langs Dyrendalsveien. Den allerede regulerede gangforbindelsen i nord ble ikke etablert som del av gjennomføringen av den eldre reguleringsplanen for Schulzedalen (til venstre), men er fortsatt sikret.

5.2.7 Vegetasjonsskjermer (VS)

Det er avsatt 7 områder med vegetasjonsskjermer i planen for å ivareta eksisterende vegetasjon, samt supplere denne. Det er ikke eksisterende vegetasjon i planens byggeområde eller trafikk- og parkeringsarealer.

5.3 Tilknytning til infrastruktur og overvannshåndtering

Det er eksisterende transformator i eksisterende bygning. Ved eventuelt behov for supplerende transformator, er det avsatt eget areal (EA), men det er også åpnet for annen alternativ plassering i områdene VS2, P2 eller KV4 etter nærmere angitte hensyn. Området/ bygning er tilknyttet det lokale VA-anlegget, se avsnitt 4.9 over. Eksterne flomveier fortsetter å være som eksisterende (jf avsnitt 4.10 over); Langs fortau/ gang- sykkelvei i Dyrendalsveien, og i bunnen av/ bekkedraet i Schultzedalen. Dersom intern flomvei påvirkes eller blir endret i forhold til nytt bygg i område #T2 vil dette bli håndtert gjennom rapport/ prosjektering ved byggemelding.

5.4 Miljøvennlige energikilder

Som et miljø- og energibesparende tiltak installeres et solcelleanlegg på byggets tak (ca 90.000 KWh) med batterilagringsystem med styring (ca. 500 Kw /1075

Kwh) som også vil kunne betjene dedikerte hurtigladdestolper for utrykningskjøretøy. Anlegget dimensjoneres for å dekke en andel av basislasten til bygget.

Vognhallen vil bli bygget som en varmgarasje og bygget vil bli oppvarmet og kjølt av bergvarme forsynt av 15 energibrønner. Dette blir en energioptimal løsning som vil bidra til å ivareta krav til varme og kjøling til enhver tid.

Ventilasjon henter varme og kjøling fra bergvarmeanlegget. Det vil bli installert egne enheter for kjøling av datarom og medisinalager.

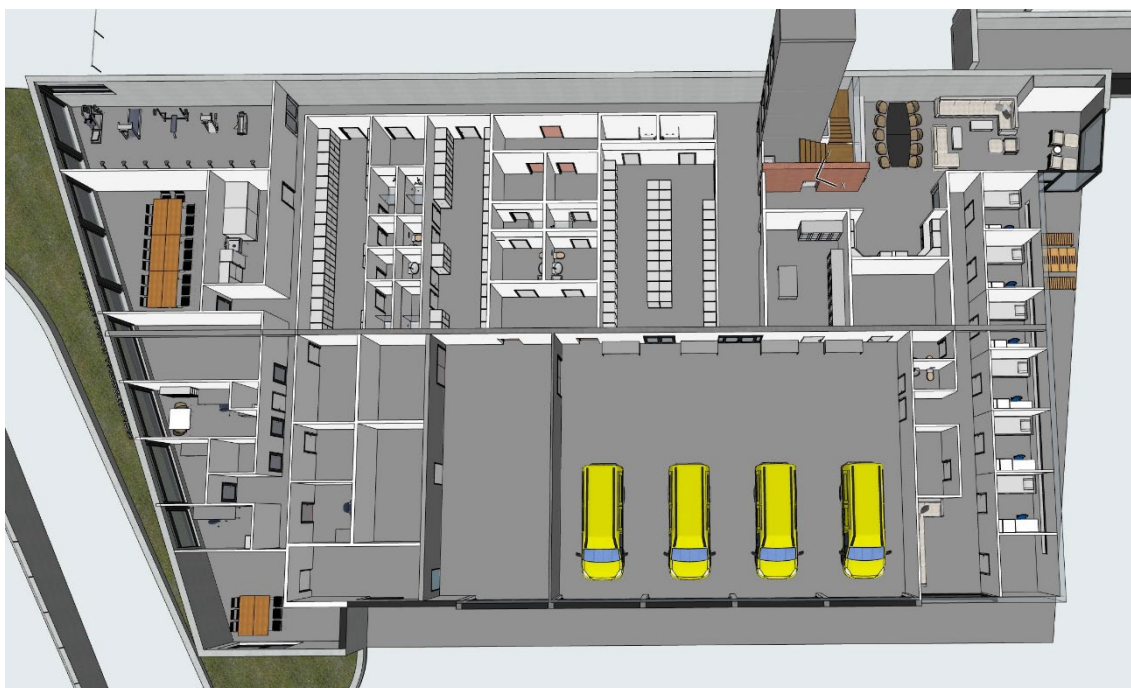
5.5 Samferdselsanlegg

Dyrendalsveien og gang- og sykkelvei langs denne er offentlige trafikkområder (fylkesvei).

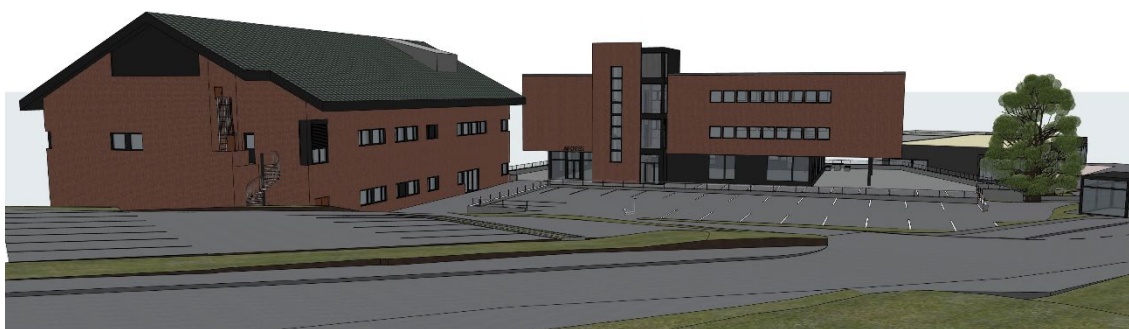
Avkjørslene KV2 og 3 er private; KV3 felles DMS, og KV2 forbeholdt utrykningskjøretøy.

5.6 Illustrasjoner

Det er i reguleringssaken utarbeidet et illustrerende forprosjekt for å konkret/ fysisk vurdere utbygging av ny ambulansestasjon og utvidelsen av det medisinske senteret. Det er nedlagt mye arbeid og ressurser i dette. Plankart og bestemmelser er utformet på en slik måte at dette ligger innenfor planens rammer.



Planlagt ambulansestasjon i sokkeletasjen





Dette er foreløpige illustrasjoner av hva reguleringsplanen tilrettelegger for med hensyn til utnyttelse og påtenkt bygning, der spesielt etasjene over ambulansestasjonen kan bli justert eller endret i forhold til konkrete leietagers bruk og behov når de kommer på plass. Dette vil avklares endelig ved byggemelding. Dette er illustrasjonene slik de forelå ved inngåelse av avtale om etablering av Halden Ambulansesstasjon.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Reguleringen er i tråd med kommuneplanens arealdel og er ikke i konflikt med Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Statlige planretningslinjer for klima og energi eller Rikspolitiske retningslinjer for å stryke barn og unges interesser i planleggingen.

Reguleringen er ikke i strid med fylkesplanen eller tilhørende temaplaner.

6.2 Estetikk

Nytt bygg blir liggende mellom Dyrendal medisinske senter (tegl-bygg) og bilforretningen (stålbygg).

Høyde-messig er byggehøydene for nybygget tilpasset eksisterende DMS. Materialmessig er det hentet inn tegl-elementer fra DMS og noe formspråk fra bilforretningen.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det følger ikke negative konsekvenser for kjente kulturminner eller -miljø. Det finnes ikke lenger synlige spor etter verken bygninger eller hage fra Dyrendal.

6.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Kapittel II. Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk

§ 8.(kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vurdering: Det er ikke registrert arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse i dette området.

§ 9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vurdering: Det er ikke registrert arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse i dette området.

§ 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vurdering: Tomten for planlagt ny ambulansestasjon har tidligere vært bebygget – både med en enebolig (flyttet) og en større bygning (nedbrent). Økosystemet i Schultzedalen vil ikke bli negativt påvirket av tiltaket. Det er i planen lagt inn endring fra byggeområde næring (Sentrumsplanen) til naturområde GN1 som bygger opp under/ ivaretar økosystemet i Schultzedalen.

§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vurdering: Ved bortkjøring av stedlige overskuddsmasser, skal det ved anleggsarbeidene tas særlig hensyn og gjøres nødvendige tiltak, slik at man unngår utilsiktet spredning av uønskede arter (Reguleringsbestemmelsenes § 3.1 – Massehåndtering).

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av

tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vurdering: Se pkt 11.

6.5 Uteområder og barns interesser

Aktuelt område benyttes ikke av barn eller unge. Det vil ved gjennomføring av prosjektet ikke forsvinne arealer benyttet til uteopphold og lek, verken organisert og uorganisert.

Tilliggende naturområder for rekreasjon og lek i umiddelbar nærhet (Schultzedalen) vil bestå uberørt av tiltaket.

6.6 Universell utforming

Planforslaget omfatter publikumsbygg hvor teknisk forskrift TEK 17 stiller krav om universell utforming, slik at flest mulig kan bruke dem, uavhengig av funksjonsevne. Dette inkluderer at gangadkomst, parkeringsareal og uteområder skal være universelt utformet, i tillegg til krav om heis, merking, HC-toalett mm. Disse kravene gjelder uansett. Planbestemmelse 6.2 stiller krav om 4 HC-parkeringsplasser og minimumsstørrelse på disse. 2 av plassene skal være lokalisert ved inngang/heis. Det er også krav om at minimum 5% av sykkelparkeringsplassene skal være tilrettelagt for større sykler/sykler for personer med nedsatt funksjonsevne. Turveien inn til Schultzedalen fra syd har slak trasé og ivaretar stigningsforhold for rullestol. Det er nedfelt krav om fast, trillevennlig dekke og lys i turveien jf. bestemmelse § 7.2.

6.7 ROS (risiko og sårbarhet)

Tabell med oppsummering av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens for vurderte hendelser:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig		44		
2. Mindre sannsynlig		45		
1. Lite sannsynlig				

Kommentarer til hendelser:

Hendelse 44. Ulykke i av-/ påkjørsler

Det er alltid en viss risiko for trafikkulykker i kryss og avkjørsler. Det er registrert 1 ulykke mellom MC og personbil i forbindelse med en venstresving ved avkjørselen til Dahles Auto (avkjørselen til nabo-virksomhet) den 12. oktober 2021 kl.11:30. Denne ene ulykken alene gir ikke statistisk grunnlag for å vurdere om veinettet ved planområdet er trafikkfarlig eller ei. Tidligere ulykker kan indikere at påkjøring bakfra ved venstresving har vært en utfordring både i avkjørselen ved Dahles Auto og i hovedavkjørselen ved planområdet. Det bemerkes at sikten er dårligere ved avkjørsel fra Dahles Auto enn fra DMS, og at det nylig er felt trær på DMS for bedret sikt.

Påkjørsel bakfra kan skje i tilfeller der bilister som kommer nordfra (ned mot sentrum) unnlater å gi tegn, samtidig som de bremser kraftig for å vente på møtende biltrafikk. Man risikerer da påkjørsel bakfra (50 km/t). Mest utsatt for personskade ved slik hendelse blir mopeder og motorsykler. Som avbøtende tiltak er det forslått hastighetsreduksjon til 40 km/t på stedet.

Hendelse 45. Ulykke med gående/ syklende

Det er alltid en viss risiko for trafikkulykker mellom myke og harde trafikanter. Det er etablert skiltet og opphøyd fotgjengerovergang med midtdeler i nyere tid. Denne ser ut til å fungere bra.

Det er lagt in frisktlinjer også i forhold til syklende i planen. Det er meningen at syklende skal benytte gang- og sykkelvei på strekningen, men flere benytter i praksis vegbanen på vei nedover til sentrum. På vei opp (nordover) vil alle benytte gang- og sykkelveien. Farten er da lav på grunn av motbakke, og det er mindre/ lite sannsynlig med ulykke mellom syklende/ gående og bil som skal inn eller ut fra DMS eller ambulanse i utrykning.

KONKLUSJON

Analysen er basert på rapporter og utredninger som følger planen, og det er ikke avdekket sannsynlighet for alvorlige konsekvenser ved tiltaket, under forutsetning av gjennomføring av beskrevet oppfølging med nødvendige tiltak som omhandler byggsikkerhet/stabilitet og overvannshåndtering. Jf også reguleringsbestemmelsene.

6.8 Teknisk infrastruktur

Feltet er planlagt tilknyttet det lokale VA-anlegget, se avsnitt 4.9 over.

Videre legges det til rette for at mest mulig av overvannshåndteringen skjer ved lokal infiltrasjon så langt dette er mulig og tilrådelig. Overvann vil ende i lokalt åpent bekkedrag (Schultzebekken), gå over i kulvert for Osbekken (nylig omlagt i forbindelse med utbyggingen av Halden Arena), og ende i Tista (nederst i Haldenvassdraget).

3 alternativ vedr strømforsyning:

- Det er satt av tomt (EA) på plankartet for eventuell frittliggende ny trafo.
- Eventuell alternativ bedre utendørs plassering (§3.1).
- Eventuelt om det ikke er behov for ny trafo, da eksisterende trafo i kjeller i DMS vil dekke behovet for nybygget også.

6.9 Interessemotsetninger

I forbindelse med kunngjøringen av planarbeidene, samt påfølgende planprosess har det ikke fremkommet noen form for interessemotsetninger. Det er ikke mottatt noen form for klager eller innspill fra naboer eller andre.

7 Vedlegg

- Innkomne innspill/ uttalelser ved varsel om oppstart av planarbeid.
- Notat med kommentarer til innspill/ uttalelser (rev.19.05.2025).
- ROS-analyse, 29.08.2025
- Overvannshåndtering, 10267896-01-RIVA-NOT-001, Multiconsult, 26.03.2026
- Overvannsnotat Dyrendalsveien 17 - P20250801, Varig rådgivning 12.10.2025
- Geoteknisk prosjekteringsrapport: Geokonsept 12.06.2025, 1258-RIG-N-01-02
- Kontroll områdestabilitet – 50666-01-R, Romerike Geoteknikk, 03.07.2025
- Trafikkanalyse, Sweco 14.08.2025
- Utvidet geoteknisk vurdering, Multiconsult. 10270854-01-RIG-RAP-002, 3. mars 2026 / 02
- Uavhengig kontroll av Multiconsult: Romerike Geoteknikk AS, 50860-01-R, rev.2: 02.03.2026
- NGI: 20190841-01-R_Sikkerhet og risiko langs bekke drag Halden_final_v2_red