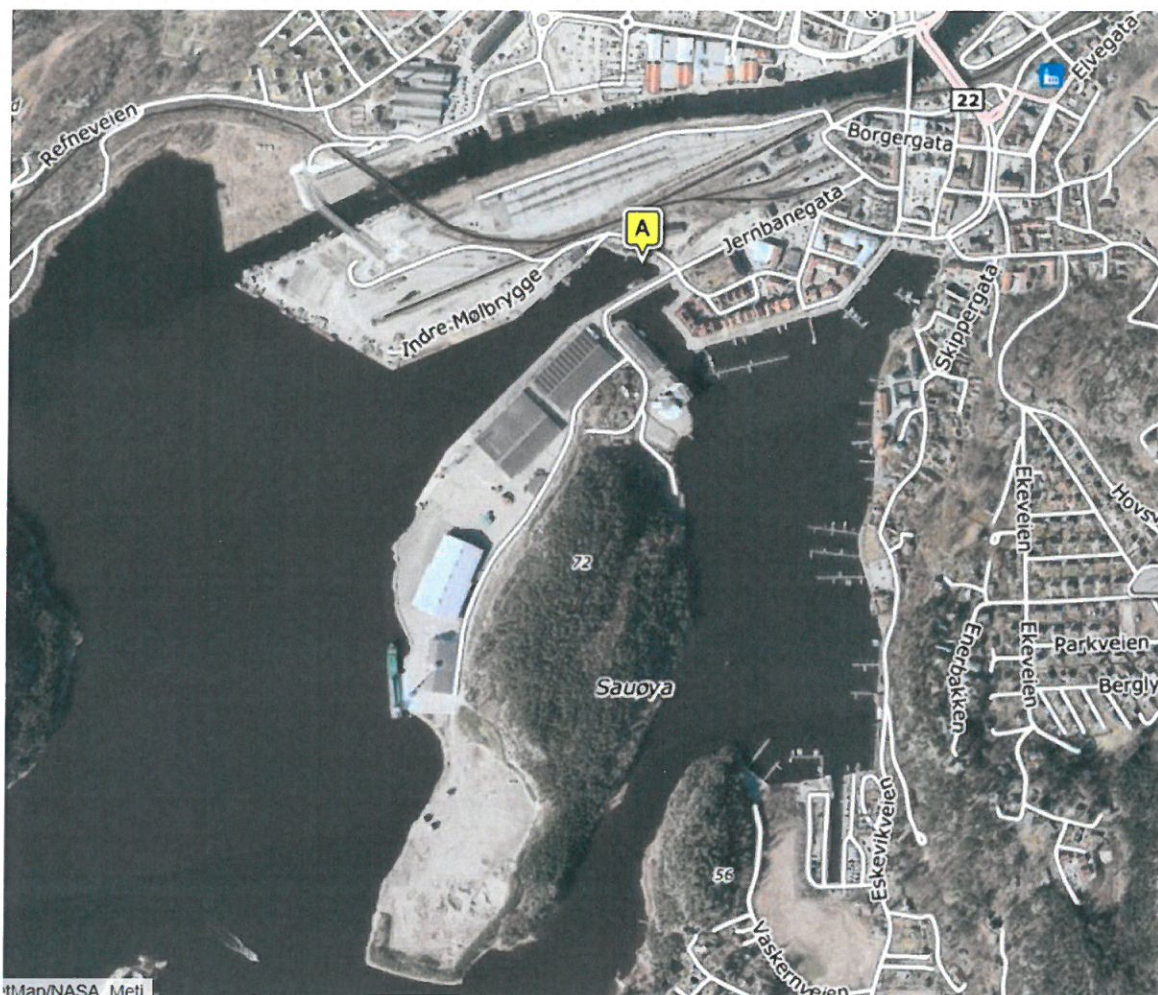


# HAVNEANALYSE AV HALDEN HAVN



## INNHALDSFORTEGNELSE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. SAMMENDRAG</b> .....   | <b>3</b>  |
| 1.1. ANALYSE SAMMENDRAG .....  | 3         |
| 1.2. STRATEGI SAMMENDRAG .....   | 3         |
| 1.3. KOSTNADER.....  | 4         |
| <b>2. BESKRIVELSE</b> .....  | <b>5</b>  |
| 2.1. BAKGRUNN .....  | 5         |
| 2.2. OPPDRAGET .....   | 5         |
| 2.3. MÅLSETTING.....   | 5         |
| 2.4. PROSJEKTGRUPPE .....  | 5         |
| <b>3. FYSISKE OG AVTALEMESSIGE FORUTSETNINGER FOR HALDEN HAVN</b> .....                                  | <b>6</b>  |
| 3.1. OPPSTARTSMØTE OG BESIKTIGELSE AV HALDEN HAVN .....  | 6         |
| 3.2. INNSEILINGEN TIL HALDEN HAVN .....  | 6         |
| 3.3. KAIANLEGGENE I HALDEN HAVN.....   | 6         |
| 3.3.1. <i>Kaianlegget på Sauøya</i> .....  | 7         |
| 3.3.2. <i>Indre Havn</i> .....   | 7         |
| 3.3.3. <i>Mølen</i> .....  | 7         |
| 3.3.4. <i>Havneområdet Gryta mellom Tyska og Hollenderen</i> .....                                       | 16        |
| 3.3.5. <i>Kaien ved Nexans produksjonsanlegg</i> .....   | 16        |
| 3.4. AVTALER MELLOM HALDEN KOMMUNE OG NORSKE SKOGINDUSTRIER ASA (NSI) OG NORSKE SKOG<br>EIENDOM AS ..... | 16        |
| 3.4.1. <i>"Prinsippavtalen"</i> .....  | 16        |
| 3.4.2. <i>Norske Skogindustrier ASA</i> .....  | 17        |
| 3.4.3. <i>Nexans Norway AS</i> .....   | 17        |
| 3.4.4. <i>Vedlegg i "Tilleggsavtalen", s.278-288</i> .....   | 17        |
| 3.5. HALDEN SENTRUM .....  | 18        |
| 3.5.1. <i>Halden Sentrum, Strategidokument av juni 2011</i> .....  | 19        |
| 3.5.2. <i>Planprogram, Sentrumsplan Halden 2013 – 2025</i> .....   | 20        |
| 3.5.3. <i>Strategisk næringsplan for 2011 – 2015</i> .....   | 22        |
| 3.6. JERNBANEVERKETS HANDLINGSPLAN 2014-2023.....  | 23        |
| 3.7. HALDEN JERNBANESTASJON .....  | 25        |
| 3.8. IDRETT.....   | 25        |
| 3.9. VERNEPLANER .....   | 25        |
| 3.10. BETRAKTNINGER RUNDT FORDELER OG ULEMPER OG FREMTIDIGE MULIGHETER FOR UTVIKLING.....                | 25        |
| <b>4. HAVNESTRATEGI</b> .....  | <b>27</b> |
| 4.1. KAIANLEGGET .....   | 28        |
| 4.1.1. <i>Sauøya havn</i> .....  | 28        |
| 4.1.2. <i>Mølen havn</i> .....   | 28        |
| 4.1.3. <i>Småbåthavnen i sentrum</i> .....   | 28        |
| 4.2. MØLEN SOM BYUTVIKLINGSOMRÅDE .....  | 29        |
| 4.3. TYSKA OG HOLLENDEREN .....  | 29        |
| 4.4. VEINETTET.....  | 30        |
| 4.5. JERNBANE.....   | 30        |
| <b>5. KOSTNADER</b> .....  | <b>31</b> |
| 5.1. SIKRING AV KAIOMRÅDET VED MØLEN MOT UTRASNING.?’ .....  | 31        |
| 5.2. SAUØYA SOM INDUSTRIHAVN.....  | 31        |
| 5.3. GRYTA SOM SMÅBÅTHAVN. ....  | 34        |
| <b>6. VEIEN VIDERE FOR ADMINISTRASJON, INVESTERING OG VEDLIKEHOLD AV HALDEN<br/>HAVN</b> .....           | <b>34</b> |
| <b>7. VEDLEGG</b> .....  | <b>35</b> |

## 1. Sammendrag

Analysene som er utført viser at en videre utvikling av Halden Havn kan gi potensiale for gode planløsninger for den øvrige del av Halden kommunes sentrale områder.

### 1.1. Analyse sammendrag

På bakgrunn i funn i analysen er det på det rene at Halden kommune allerede har utarbeidet et omfattende grunnlag for videre utviklingsplaner. Det er gjort studier for utvikling av både by og havn og disse inneholder mange ideer om utviklingen av Halden som smartcity og intermodalt transport og logistikkenter på Sauøya.

Det foreligger avtalegrunnlag og planer for å samle havnevirksomheten for skipstrafikken på Sauøyas S-del i et samarbeide med Norske Skog Saugbruks sin virksomhet på Sauøyas N-del.

En kan ikke se at det er behov for å utvide ISPS havn på Mølen.

Anløpsfrekvensen for skip er synkende og er basert på få men store bedrifter som sliter i vanskelige markeder med stor konkurranse.

Fysiske bredde og dybdebegrensninger i farleden inn til Halden reduserer mulighetene for en utvikling av havnen som et nodepunkt mellom skip – jernbane med hensyn til containertransport.

Kaianlegget på Mølen er i så dårlig forfatning at lagring av tømmer ikke er tilrådelig før kaiens og områdets bæreevne er kartlagt og verifisert. Kaien mot W bør rives eller erstattes med en «lettere» kaifront, og grunnen sikres med spuntvegg.

### 1.2. Strategi sammendrag

Halden havn bør søke et bindende samarbeide med andre havneanlegg som f.eks. Borg Havn IKS. Dette vil gi en mer rasjonell og profesjonell drift med bedre økonomiske muligheter for fremtidig utvikling av havnen.

De enkelte havnene i Oslofjorden ser nødvendigheten av, og har inngått et tett samarbeid for å få en lønnsom og rasjonell drift. Halden havn bør delta i dette samarbeidet for å utvikle en fremtidsrettet og god havnestruktur.

Halden havn har lang tradisjon for håndtering av tømmer. Nærliggende jernbane med mulighet for sidespor ut på Sauøya kan aktualisere økt tømmertransport ut fra Halden havn. Det er få andre havner i regionen som har tilsvarende muligheter og alternative markeder for kvalitetstømmer er økende.

Områdene Mølen, Tyska og Hollenderen er sentrumsnære arealer og vil være attraktive i forhold til boliger. Mølen med sin nærhet til stasjonsområdet for jernbanen, vil for pendlere som skal med tog eller buss, kunne bli et knutepunkt for kollektivtransport til og fra Halden. Det vil også være et område som kan avlaste andre deler av sentrum for trafikk hvis man legger veien fra Remmen i tunnel til dette området både i forhold til handel og turisme.

Øvrige arealer på Mølen kan utvikles med sentrumsnære fellesanlegg for idrett og kultur i tillegg til boliger og nevnte knutepunkt for kommunikasjon og parkering. Slike fellesanlegg

bør etableres som en støyskjerm mot Sauøya og vil samtidig ivareta tinglyste begrensninger som fremgår av avtale med Saugbruks.

Gryta mellom Hollenderen og Tyska er et havneområde som kan utvikles som småbåthavn. En slik havn kan finansieres fortløpende etter hvert som behovet for båtplasser melder seg.

Området kan romme fra 400 til 600 båter avhengig av miks og planløsning.

### **1.3. Kostnader.**

1. En ny kai i tre, og som «henger» på en spuntvegg i stål er kalkulert til 27,2 mill. NOK. Hvor stor andel av dette beløpet som kan belastes «havnekassen» og hvor stor del som kan belastes en bydelsutbygging av Halden vil være gjenstand for diskusjon. Imidlertid vil selve kaifronten fundamentert på spuntveggen med tilhørende el-opplegg og fortøyningsgods m.m. utgjøre 5,5 – 6 mill. NOK. Dette bør være en kostnadsandel som kan betraktes som havneutvikling.
2. Nytt jernbanespor langs fjellfoten på Sauøya med n y jernbanebro bro og bygningsmessig reduksjon (riving) av lagerbygg vil anslagsvis andra 67 mill. NOK.
3. Dersom eksisterende bro til Sauøya kan benyttes som kombinert tog og veibro og jernbanesporet føres langs fjellfoten, må N-del av papirlager A-B rives som i pkt. 2. Kostnader for denne løsningen vil andra ca. 40 mill. NOK.
4. Dersom eksisterende bro til Sauøya kan benyttes som kombinert tog og veibro og jernbanesporet føres langs kaien, vil kostnadene for jernbaneforbindelsen til Sauøya andra ca. 50 mill NOK. (Lengre linjetrase).
5. Avhengig av nødvendig størrelse på kai samt utrustning av denne, vil en ny 100 m lang kaifront på S-delen av Sauøya andra ca. 40 mill. NOK.
6. Ny småbåthavn ved Gryta kan bygges ut trinnvis, men en havn for ca. 450 fritidsbåter vil ha en kostnad på 27 – 30 mill.NOK.

## **2. Beskrivelse**

### **2.1. Bakgrunn**

Pöyry har på oppdrag fra Halden kommune gjennomført en havneanalyse for å se på hvilket potensiale Halden Havn og Mølen havneanlegg har for framtiden, samt forhold rundt samhandling om bruk av Sauøya havn i samarbeid med Norske Skog AS. Det var også ønskelig å vurdere i hvilken grad byutviklingen i Halden kan påvirke havneaktivitet.

### **2.2. Oppdraget**

Havneanalysen av Halden Havn har blitt delt inn i to hovedpunkter:

- Analyse som underlag for politisk beslutning
- Utarbeidelse av strategi i etterkant av analysen

Analysen skal danne grunnlag for beslutningsprosessen i kommunen med tanke på havneutvikling, reguleringsplaner og byutvikling.

Videre skal det kunne utarbeides ulike strategier for en utvikling og videreføring av Halden Havn, samt strategier for byutvikling for å øke aktiviteten i havnen og sentrum.

Følgende hovedpunkter har vært en del av prosessen:

1. Innhenting av eksisterende kommunale areal – og reguleringsplaner for det aktuelle området
2. Innhente oversikt over planlagt infrastruktur tilknyttet området
3. Kartlegge muligheter og begrensinger for innseiling til havnen samt eksisterende kaianlegg og tekniske stand.
4. Innhente oversikt over næringsvirksomhet, og i størst mulig grad eksisterende og vurdere evt. fremtidig næringsvirksomhet
5. Grensesnitt mellom næringsvirksomhet og turisme/fritid. Hvor går skillene?
6. Havneøkonomi, nåværende og fremtidig
7. Utarbeide politisk vedtaksgrunnlag
8. Møter med Næringslivet og andre havneoperatører samt Halden kommune.

### **2.3. Målsetting**

Analysere opplysninger om Halden havn i forhold til dagens aktivitet og hvilke muligheter som ligger i områdene i forhold til havnedrift og byutvikling.

### **2.4. Prosjektgruppe**

Analysen er utført av:

- Arild Engh
- Terje Martin Lindeland
- Siri Haraldsen

Pöyry Norway AS, Hundskinnveien 96, 1711 Sarpsborg

+47 69 97 34 00 mail: [poyry.norway@poyry.no](mailto:poyry.norway@poyry.no)

### 3. Fysiske og avtalemessige forutsetninger for Halden havn.

Havneanalysen er utført på bakgrunn av møter og gjennomgang av plan- og strategidokumenter for havnen og sentrumsområdene. I tillegg er også verneplaner, transportplaner og rapporter angående regional havnevirksomhet blitt brukt.

#### **3.1. Oppstartsmøte og besiktigelse av Halden havn**

Det ble 21.11.2014 avholdt oppstartsmøte på Halden havnekontor hvor det ble diskutert hvilke potensialer Halden havn med områdene Mølen og Sauøya har for videre utvikling.

Videre ble det gjennomført en befaring fra sjøsiden av havnen med havnevesenets båt. Havneanleggenes tilstand og utforming blir kommentert videre i analysen.

#### **3.2. Innseilingen til Halden Havn**

Farleden inn til Halden Havn går fra Sekken mellom Hvalerskjærgården og Svenskegrensen gjennom Ringdalsfjorden frem til Halden Havn.

Ringdalsfjorden krysses av to bruer, gamle og nye Svinesundsbroen som er Norges hovedveiforbindelse mot Europa.

Den nyeste broen er bygget W for den opprinnelige broforbindelsen, og har en friseilingshøyde på 55 meter.

Ved den eldste bruene er det en terskel i fjordbunnen samtidig som farleden er meget smal i det samme området. Dette begrenser hvilken fartøystørrelse som kan anløpe Halden Havn.

I «Sjøtrafikkforskriften» i «Den Norske Los» fremgår følgende begrensninger for anløp av fartøyer til Halden Havn;

**«Ved seilas i dagslys begrenses fartøystørrelsen til følgende mål; maks. lengde 160 meter, maks. bredde 20 meter, maks. dypgående 7,3 m og maks. høyde 55 m.**

**Ved seilas i mørke reduseres maks. lengde til 120 meter, maks. bredde 18 meter og maks. dypgående 6,5 meter.»**

Kystverket, Halden kommune og flere bedrifter i Halden har gjennom lengre tid arbeidet for å få fjernet terskelen, men Sverige har motsatt seg dette inngrepet på grunn av usikre miljømessige konsekvenser.

For skipsseilas har Borg Havn i Fredrikstad/Sarpsborg og Halden Havn felles farled fra Ytre Oslofjord frem til området N for Tislerøyene i Hvaler. Fra denne posisjonen er det ca. 17 nautiske mil inn til Halden Havn og ca. 10 n.mil til Borg Havn.

#### **3.3. Kaianleggene i Halden Havn.**

Besiktigelse av Halden havn sine fasiliteter ble gjort fra sjøsiden i forbindelse med oppstartsmøte den 21.11-14.

### 3.3.1. Kaianlegget på Sauøya

synes å ha en bra standard med kaifront i betong mot NW og W med en sammenhengende lengde på ca. 350 m. Dybdene ved denne kaien varierer mellom 7,5 m til 13,0 m. Kaien benyttes i hovedsak av Norske Skog Saugbruks (NSS).

Lenger syd på W-siden av øya er det en kai på ca. 55 m lengde beliggende rett N for de arealer som er avsatt til Halden Havn.

På NØ-siden av Sauøya er det et mindre kaiområde med dybde 6,5 m som anløpes av fartøyer som transporterer korn fra en kornsilo på NØ-siden av øya. Denne kaien anløpes via indre lei rundt sydspissen av Sauøya til Indre Havn.

Sauøya er godkjent av Kystverket som ISPS-havn, og øya har en topografi som naturlig avgrenser havneanlegget på øya mot den indre havnen mot Øst med hensyn til adkomst og naturlig støyskjerming.

Havnearealene på øya domineres i NW-del av lagerbygninger og anlegg som tilhører og benyttes av Norske Skog Saugbruksforeningen (NSS). I SW er det et areal på ca. 54 000 m<sup>2</sup> grovplanert område som disponeres av Halden Havn. Denne delen har ingen egen kaifront og dybdeforholdene er varierende fra 13 til 16 m.

### 3.3.2. Indre Havn

anløpes som tidligere beskrevet gjennom en lei via SØ-delen av Sauøya.

Indre Havn er gjestehavnen for Halden By og meget populær. Gjennom havnefestivaler og god tilrettelegging for båtturistene har havnen oppnådd et godt renommé som gjestehavn.

Indre Havn har i tillegg til gjesteplasser en del private båtplasser som i en viss grad reduserer besøkskapasiteten i gjestehavnen.

Indre Havn i Halden med sin nærhet til Fredriksten Festning og bykjernen for øvrig har kvaliteter som bidrar godt til turistnæringen for området. Imidlertid er området belastet med tungtransport til og fra ISPS havnen på Sauøya.

### 3.3.3. Mølen

er et havneareal beliggende N – NW for Sauøya og avgrenset av elva Tista mot N. Dette havneområdet er etablert på sedimenter fra sagbruksvirksomheten i Halden kommune gjennom generasjoner.

Mølen benyttes i dag som tømmerlager for NSS m/fer og adkomst- og stasjonsområde for Jernbaneverket (NJV) med omlastningsterminal.

Området har en kaifront i betong mot Sauøya i SØ og ytre havn (mot Brattøya) mot SW. Kaifronten mot Sauøya er fortsatt i rimelig god forfatning, men kan trenge vedlikehold og oppgradering. Denne kaifronten har en lengde på ca. 350 m med dybder mellom 7,4 og 6,9 m.

Kaifronten mot SW (Brattøya) må anees å være i dårlig forfatning. Kaien er ca. 272 m lang med dybder på 7,1 til 9,6 m. Kaifronten med bæresystem er fundamentert på trepeler.

Peletoppene og betongen har råtnet/forvitret i den grad at frontpelene er løse og ikke har noen

bærefunksjon for selve betongkaien i fronten. Betongen i kaifronten har gjennomgående brudd flere steder med sterk forvitring av betongen med blottlagt armering og tegn til sterkt redusert bæreevne.

Langs kaifronten i dette området var det på tidspunktet for befaringen lagret tømmer i opptil 5,5 m høyde. Det ansees å være en viss risiko for ukontrollert utrasing av kaien med dagens lagring av tømmer i dette området, og det anbefales på det sterkeste å fjerne tømmeret og gjennomføre en grunnundersøkelse for å kartlegge/verifisere området og kaiens bæreevne på en sikker måte.



Kaifronten har brudd i betongkonstruksjonen flere steder.



Peletoppene og betong har råtnet/forvitret og er uten sikker bærefunksjon for selve betongkaien i fronten.



Brudd i betongfront og frilagt armering



Frontskjørtet i betong er ødelagt og sjøgang gir utvasking under kaien.



Dårlig kaifront og underliggende utrasing



Frilagt armering og usikker innfesting av fortøyningsgods



Setninger i terrenget langs kaifront.



Synlige setningskader med utglidninger i grunnen.



Kaifront på Indre Mølen trenger også oppgradering.



Også Indre mølen er preget av setninger i grunnen.

### **3.3.4. Havneområdet Gryta mellom Tyska og Hollenderen**

er i dag et ubenyttet havneområde med varierende dybder mellom 1,8 til 17 m. området ligger utenfor landarealer som er regulert til boligformål.

### **3.3.5. Kaien ved Nexans produksjonsanlegg**

er også kommunal. Kaien benyttes kun av Nexans i forbindelse med bedriftens produksjon og opplasting av kabel på leggeskip og/eller «barge» for sjøtransport til Borg Havn for videre utskipping. Den tidligere nevnte terskel i Ringdalsfjorden begrenser bedriftens bruk av kaien for utskipping av kabler.

## **3.4. Avtaler mellom Halden kommune og Norske Skogindustrier ASA (NSI) og Norske Skog Eiendom AS**

### **3.4.1. "Prinsippavtalen"**

I 2007 ble det inngått en "Prinsippavtalen" mellom Halden kommune (HK), Norske Skogindustrier ASA (NSI) og Norske Skog Eiendom AS, sitat fra avtalen: *"Hovedelementene i Prinsippavtalen er at HK skal motta flere tomter i Halden sentrum, mot at HK bekoster og forestår utvikling av en ny offentlig transporthavn på Sauøya med jernbanespor"*.

16. september 2010 ble det signert en "Tilleggsavtalen" mellom partene som inneholder noen endringer fra "Prinsippavtalen", og føringer for havneutviklingen som er viktige for NSI og Norske Skog Eiendom.

I et skriv fra Norske Skog og Nexans Norway går de ut og støtter Halden kommunes lanserte planer om bygging av en ny kommunal havn på Sauøya-Syd.

Halden kommunes intensjon er å etablere en moderne transportterminal for godshåndtering direkte fra jernbane til skip samt generelt tilrettelegge for gode havnefasiliteter for næringslivet lokalt og i regionen. Jernbanetilknytningen er viktig både for havnen og Norske skog, og de vurderer det som en unik fordel av at den går helt fram til terminalområdet. Dette vil bidra til å unngå tidkrevende og kostbare omlastninger.

Muligheter for byutvikling med utbygging hvor det gamle havneområdet på Mølen tas i bruk for bolig- og serviceformål har blitt tilrettelagt ved eiendomsavtaler mellom Norske Skog og Halden kommune. I den forbindelse er det også tinglyst en evigvarende heftelse, se kap. 3.6 i "Tilleggsavtalen" eller bilde 1:

### 3.6 Mølen

NSI leier et område på Mølen til terminalområde for omlastning av gods mellom jernbane og bil. Området leies fra HK under leieavtale av 10. juli 2004 og avtale om tømmermottak/IMO regelverk av 11. desember 2006 ("Mølenleieavtalene"). Mølenleieavtalene skal løpe videre på samme vilkår som de er inngått.

HK skal innen betaling av Kjøpesummen i henhold til punkt 4 besørge tinglysning av en evigvarende heftelse på den del av Mølen som vender ut mot havneområdet på Sauøya, om at det ikke skal bygges boliger eller på annen måte utnyttes på en slik måte at det blir til hinder for den til enhver tid utøvde havnevirksomhet på Sauøya.

Bilde 1: Tekst fra tilleggsavtalen mellom HK og NSI.

### 3.4.2. Norske Skogindustrier ASA

Norske Skogindustrier ASA bruker konsernets eget havneanlegg på Sauøya-Nord i Halden, men ser planene om en ny og framtidrettet havn som viktige for den videre utviklingen av konsernets fabrikkbygg og logistikk der miljøfaktoren tillegges stor vekt.

Det er også gode dybdeforhold som bidrar til økt sikkerhet og mulighet til å betjene større skip. Med forbehold om at de kommer over terskelen i Randsfjorden.

En forlengelse av jernbanesporet helt fram til fabrikk til Norske Skog i Halden vil redusere trailertransport gjennom Halden sentrum med det er tidligere reist spørsmål om kost/nytte for dette prosjektet.

### 3.4.3. Nexans Norway AS

For Nexans er terskelen i Ringdalsfjorden sterkt begrensende for bruken av Halden Havn . Bedriften har derfor inngått en avtale med Borg havn om å være rigghavn for ombygging av skip før oppdrag.

### 3.4.4. Vedlegg i "Tilleggsavtalen", s.278-288

Etablering av et intermodalt transport- og logistikkenter på Sauøya. Sitma (2010)

På dette tidspunkt planlegges det å bygge 1000 nye boliger ved sjøen, med Mølen, Tyska og Hollenderen som nye bydeler.

Halden kommune og Norske Skog har en prinsippavtale fra 2007. Kommunen overtar arealer ved Tistas utløp. Gjelder 440 dda. Samlet overtagelsesverdi ca. 82.5 mill. kr.

#### **Del av avtalen:**

Halden kommune skal etablere et nytt transport- og logistikkenter på Sauøya, med tilsvarende *areal* som nåværende havneområde på Mølen. I løpet av 2010 inngås tilleggsavtale med Norske Skog som sikrer kommunen rettsvern ved overtakelse av tomtegrunn på Sauøya Syd for etablering av ny offentlig trafikkhavn.

Investering skal gjennomføres etter finansieringsevne.

#### **Målsettinger:**

- Styrking av miljøpreg, fornyelse av byens sjøfront

- Frigjøre attraktive arealer for eiendomsutvikling
- Redusert biltrafikk gjennom Halden sentrum
- Tydeliggjøring av eier- og ansvarsforhold for havne- og eiendomsvirksomheten i kommunen
- Tilrettelegging av moderne transport- og logistikk løsninger som styrker næringslivets konkuranseevne
- Tilrettelegging for etablering av nye arbeidsplasser i kommunen
- Bygge tunnel på ca. 400 m gjennom fjellet på Sauøya. Investering: 175 mill kr.

Hvordan har dette utviklet seg?

Havneområdet på Sauøya: i 2009 ca. 4 anløp pr uke i snitt. I 2014 er snittet ca. 2 anløp pr. uke. Det antas færre enn dette i 2015.

Andel gods fra Norske Skogs fabrikker over Sauøya er inntil 700 000 tonn i 2010. Godsomslaget på jernbane fra Mølen til Tyskland ca. 120 000 tonn i 2009. Trenden går mot mer gods på vei og bane, mindre på sjø.

Det er med andre ord synkende aktivitet og inntekter for Halden Havn.

### **3.5. Halden Sentrum**

Flytting av Halden havn til Sauøya vil i følge tidligere utarbeidede planer og strategier for havnen, gi påstått mulighet for høyere inntekter i forbindelse med økt godsmengde over havnen. Økt godsmengde over havnen vil igjen medføre økt trafikk til og fra havnen. Dagens situasjon er et veinett som er definert som sterkt trafikkert, og en godsøkning ved havnen vil derfor skape en større belastning.

Det er for Halden viktig å se på hvilke alternative muligheter som ligger i havnen og de områdene som er blir overført til Halden Kommune ved å utvikle havnen på Sauøya.

#### **Etablere prinsippløsning:**

- Grunnlag for helhetlig byutvikling
- Omfatter nettverk av bygater og gang og sykkelforbindelser
- Opprusting av torg og plasser
- Styrking av elvebredden, etc.

**2012:** Arbeid med utarbeidelse av planprogram for byens sentrum ble igangsatt i 2012. Kommunen hadde som mål å være ferdig med å koordinere kommuneplanens arealdel/etterarbeid i september 2013. Plan er ikke ferdig for å være en del av analysegrunnlaget i desember 2014.

**Dimensjonsgrunnlag:** Halden vokser: blir ca. 45 000 innbyggere.

Vedtatt utbygging av Tyska, Mølen og Hollenderen. Legge til rette for attraktive boliger og arbeidsplasser. Godt voksne flytter til leilighet i sentrum. Pris høyt. Mål om å tiltrekke unge og barnefamilier til sentrum. Hva må gjøres?

Utviklingen av områdene på Mølen er avhengig av havneutviklingen på Sauøya, kap. 1.3 i "Prinsippavtalen", siden leieavtalen for tømmermottak på Mølen frigjøres når vei, jernbane og terminal på Sauøya er fullført, i hht. kap 2.2 i samme avtale.

Tabellene i de neste underkapitlene består av et utdrag av oppgaver som bør prioriteres for å kunne utvikle og satse på Halden Havn uten at det går utover innbyggerne pga. blant annet økt belastning på veinettet.

### 3.5.1. Halden Sentrum, Strategidokument av juni 2011

Strategidokument har som formål å avklare og tydeliggjøre mål og virkemidler for sentrums videre utvikling.

Tekst hentet fra:

**HALDEN SENTRUM, STRATEGIDOKUMENT fra JUNI 2011**

#### 4.1 Aktuelle utfordringer i Halden sentrum:

##### **Begrensninger i variasjon i sentrums tilbud**

- Halden sentrum har begrensninger når det gjelder bredden i tilbudet av tjenester. Det har betydning for besøkstallet og dermed aktivitetsnivå og trivsel og "åpningstider" i sentrum. Det påvirker særlig tilbudet innen fritid, underholdning/ sport, sosialt liv etc.

##### **Gjennomgangstrafikk**

- Hovedveiene i utkanten av og gjennom sentrum er sterkt trafikkbelastet.

#### 5.2 Bedre tilgjengelighet og et balansert transporttilbud

Ulike transportløsninger må vurderes som alternativ til bruken av privatbilen, mens en fortsatt sørger for å ha rimelig tilgang på parkeringsplasser i sentrum.

Utbygging ved fortetting og boligsatsning bringer et større antall trafikanter til sentrum, som gjør det nødvendig å søke nye transportløsninger.

##### **Kommunens tilrettelegging vil fokusere på konkrete mål innen:**

- Kollektivtransport-tilbud
- Videre utbygging av gang- og sykkelveier
- Parkeringstilbud

#### 7. Gater og adkomst

Trafikkavviklingen i sentrum og tilknytningen til sentrums ulike områder skal ivaretas ved en videreføring av den pågående utviklingen av gatesystemet. Det er et mål å sikre gode adkomstløsninger sentrums virksomheter og beboere. Hovedveisystemet i og rundt sentrum må samordnes slik at det best mulig tilpasses sentrums utvikling.

De ulike gatenes utforming og bruk bestemmes av tillagt funksjon, eksempelvis: hovedgater, lokale gater, handlegater/ gågater, boliggater.

##### **Prinsipper for differensiert bruk av gatesystemet:**

- Dirigere gjennomgangstrafikk utenom sentrumskjernen
- Sikre gode adkomstforhold for nødvendig servicetrafikk.
- Forbedre gang- og sykkelforbindelsene til sentrum og innenfor sentrumsområdet og sikre traséer som er trygge, direkte og attraktive
- Prioritere myke trafikanters behov i sentrumskjernen - og opparbeide gater og plasser til en høy estetisk standard.
- Sikre sentrale ruter for lett bruk av kollektive transportmidler til alle deler av sentrum.

### 3.5.2. Planprogram, Sentrumsplan Halden 2013 – 2025

Sentrumsplan Halden 2013-2025 er blitt utarbeidet med Strategidokumentet som føring i arbeidsprosessen.

Tekst hentet fra:

*Planprogram, Sentrumsplan Halden 2013 – 2025*

#### **Reguleringsplaner i sentrum**

Kommuneplanens arealdel av 22.06.2011 fastsetter at kommuneplanens arealdel gjelder foran tidligere vedtatte reguleringsplaner, med unntak av planer nevnt i listen under kapittel 4 i planbestemmelsene (§1). Reguleringsplaner som er gjeldende i sentrum er listet opp i vedlegg 1.

#### **Vedtak om sentrum i kommuneplanen**

Planbeskrivelsen av 22.06.2011 sier:

I perioden vil det legges vekt på å utvikle de vedtatte utbyggingsområdene på Tyska, Mølen og Hollenderen. Dette er i tråd med kommunens langsiktige planer om å videreutvikle sentrum, og legge til rette for attraktive og sentralt plasserte boliger og arbeidsplasser. Det skal ved realisering av disse legges vekt på at barn og unge sikres trygg skolevei gjennom gode forbindelser til eksisterende sentrum.

Det er utarbeidet særlige bestemmelser for parkering i sentrum. De skal sikre at et minimum av parkeringsplasser skal sikres i forbindelse med nybygg, men også at ikke et unødvendig høyt antall parkeringsplasser realiseres. Maksimumsbegrensningen for parkering er satt ut i fra hensynet til effektiv bruk av arealer og ønsket om et en høyere andel av reiser til sentrum foretas uten bil. Det er også utarbeidet bestemmelser for å sikre nødvendig sykkelparkering.

### **7. Prinsippløsninger**

#### **Infrastruktur – trafikk**

Trafikkavviklingen i sentrum og tilknytningen til sentrums ulike områder skal ivaretas ved en videreføring av den pågående utviklingen av gatesystemet. Det er et mål å sikre gode adkomstløsninger sentrums virksomheter og beboere. Hovedveisystemet i og rundt sentrum må samordnes slik at det best mulig tilpasses sentrums utvikling. De ulike gatenes utforming og bruk bestemmes av tillagt funksjon, eksempelvis: hovedgater, lokale gater, handlegater/ gågater, boligater.

Prinsipper for differensiert bruk av gatesystemet:

- Dirigere gjennomgangstrafikk utenom sentrumskjernen
- Sikre gode adkomstforhold for nødvendig servicetrafikk.
- Forbedre gang- og sykkelforbindelsene til sentrum og innenfor sentrumsområdet og sikre traséer som er trygge, direkte og attraktive
- Prioritere myke trafikanters behov i sentrumskjernen - og opparbeide gater og plasser til en høy estetisk standard.
- Sikre sentrale ruter for lett bruk av kollektive transportmidler til alle deler av sentrum
- Bygge opp under etablering av bærekraftige og miljøvennlige transportløsninger.

Aktuelt i sentrumsplanarbeidet:

Sikre gater, gangveier og siktakser for bedre kontakt mellom Tistaelva og bysentrum.

#### **Utnyttelse og byggehøyder**

Planarbeidet tar for seg å avklare dette Byggehøyder og prinsipper for de ulike områdene.

## 8. Temaer i planarbeidet

### **Regionsenter**

Planen skal bygge opp under regionfunksjonen byen har for kommunen med nærliggende kommuner. Dette skal tas hensyn til ved vurdering av infrastruktur og parkeringsløsninger innen sentrum.

### **Byens identitet, byfunksjoner, byrom og møteplasser**

Tilrettelegge for sterke publikumsintensive funksjoner som kan forsterke aktiviteten langs sentrumsaksen.

Tilrettelegge med parkering, varelevering og gateutforming for å støtte opp under sentrumshandel og annen virksomhet i sentrum. Drift av offentlige arealer i sentrum er her viktig.

Avklare rekkefølgebestemmelser for å sikre fortetting med kvalitet, i sentrumskjernen før utbygging i sentrums randsoner.

Avklare behov for publikumsintensive funksjoner i sentrum og sikre egnete arealer.

Løsningene skal bygge på premisser om:

- Sambruk og flerbruksløsninger med gode møteplasser
- Bygg som styrker sentrum med åpne løsninger i gateplan, samspill mellom bygninger og uterom/gaterom
- Tilpasning til gate- og grøntstruktur
- Tilpasning til og framheving av verdifulle kulturminner og bygningsmiljøer
- Gangavstand mellom de ulike virksomhetene
- Løsninger for lokalisering av FOU/inkubator/knoppskytningsvirksomhet inngår som del av planarbeidet.
- Tilpasning av leke og idrettsplasser (løkker) i sentrum

Tilrettelegging av det offentlige rom for alle mennesker har i dag et økende fokus, med universell utforming og tilrettelegging for barn og unge som det mest sentrale.

### **Trafikksystem, gatestruktur og gatebruk**

På bakgrunn av de prinsippløsninger som foreslås skal sentrumsplanen definere trafikkløsninger, gatebruk i de eksisterende gateløp. Parkeringsproblematikken blir sentral i dette.

For nye utviklingsområder blir det sentralt å vurdere virkningene disse får på eksisterende gatestruktur.

Prinsippløsningen gir føringer og begrensninger både på muligheten for variasjon i boligtilbud og utforming og preg på utearealene.

### **Byutviklingsområder**

Planområdet omfatter to typer byutviklingsområder. Ubebygde tidligere industri og havneområder og eksisterende utbygde områder under transformasjon.

### **Miljø og samfunnsikkerhet**

Satsing på økt fortetting av sentrumsområdet innebærer lavt energibruk til transport og redusert arealbruk per hode eller per bolig og gir i seg selv et godt svar på overordnede miljøutfordringer.

I sentrum er støy fra veitrafikk, jernbane og aktiviteter i gater/lokaler dominerende støykilder. I forhold til luftforurensning er hovedkildene veitrafikk og vedfyring. Støyutsatte boliger ligger langs de mest trafikkerte gatene. Dette må kartlegges og vurderes i plansammenheng, da Halden ikke har tilfredsstillende støykartlegging. Støy fra Industri og havn må også utredes.

### 3.5.3. Strategisk næringsplan for 2011 – 2015

Strategisk næringsplan gir et godt grunnlag for hvilke hensyn som bør tas når kommunale planer utarbeides. Ved videre planlegging av byutviklingen i Halden sentrum er det mange deler av planen som bør næringslivet få være en aktiv del av planleggingen ved å komme med innspill om behov til infrastruktur og regulering av områder rundt deres næring.

Tekst hentet fra:

*Strategisk næringsplan for 2011 – 2015*

#### FORMÅLET MED PLANEN

##### **Hovedmål**

Halden er en fremtidsrettet by ved hovedferdselsårene til kontinentet. Næringsvirksomheten skal kjennetegnes ved:

- godt utbygd infrastruktur
- kontinuerlig og lønnsom utvikling
- bredde og kompetanse
- miljøbevissthet samarbeid

Haldens tradisjonsrike industriprofil skal videreutvikles. Miljøarbeidet står sentralt i Haldens industrisatsning.

Halden skal være et allsidig sentrum for handel, håndverk og tjenesteyting som dekker Halden-regionens behov.

#### INFORMASJONS- OG KOMMUNIKASJONSTEKNOLOGI

##### **Utvikling av nye bydeler i Halden**

Tiltak:

Utbygging av nye bydeler må baseres på moderne IKT-løsninger.

Det arbeides for at det etableres grønne datasentre i Halden.

#### LANDBRUKET

##### **Jord- og skogvern**

Ved utbygging av boliger, næringsbygg og vei er det viktig at disse blir lagt til områder med lav produksjonsevne.

##### **Bioenergi**

Landbruket i Halden kommune besitter store verdier av fornybar energi i form av skogsvirke, hogstavfall, ryddningsvirke og annet organisk avfall, som kan benyttes som råvare til bioenergi. Det er også gode muligheter for utnyttelse av vind, sol, biogass og vann..

## TURISME

### **Halden Turist**

Halden Turist er reiselivsnæringens og kommunens verktøy i arbeidet med reiselivsutvikling; infrastruktur, produktutvikling, markedsføring og vertskapsfunksjon.

### **Mål**

Bidra til næringsutvikling og økt lønnsomhet i besøksnæringen ved å øke turisttrafikken til Halden.

For å nå det overordnede målet må Halden Turist sikres forutsigbare økonomiske rammer.

### **Bedre utnyttelse av arrangementer**

Det finnes en rekke store og spennende idretts- og kulturarrangementer i Halden.

### **Tiltak:**

For å utnytte potensialet bedre skal bedriftene tilrettelegge mer målrettede produkter, og produktene bør kunne selges enkeltvis og i pakker.

## IDRETT

Haldenidretten representerer mer enn 10 000 medlemmer.

### **Anlegg**

Anleggssituasjonen er i en positiv utvikling, men en del av anleggene er nedslitte og har store mangler. Utfordringene ligger i opprusting og vedlikehold av de eksisterende anlegg, samtidig som vi er åpne for enkelte nyanlegg. For de eksisterende anlegg er det, i Anleggs- og frilufsplanen, godkjent en prioritert handlingsplan.

### **Tiltak:**

Dette skal oppnås gjennom saklig argumentasjon, grundig dokumentasjon og ved framleggelse av realistiske og godt dokumenterte planer og søknader.

Aktivt tilrettelegge, stimulere og utvikle anlegg for idrett og annen fysisk utfoldelse, både for barn/ungdom, familier og toppidrett.

### **Profilering**

Fjord- og festningsbyen Halden har de siste årene satset sterkt på profilering av byen. Dette arbeidet har gitt frukter og Halden har markert seg positivt på mange områder og således bedret byens omdømme.

### **3.6. Jernbaneverkets handlingsplan 2014-2023**

Innen 2026 planlegges også tiltak for økt kapasitet for persontransport mellom Sarpsborg og Halden, noe som gir ekstra kapasitet til framføring av godstog på denne strekningen, i tillegg til ett IC-tog i timen (2 i rushtiden) mellom Oslo og Halden.

Tekst hentet fra:

***Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014–2023***

2. Mål og prioriteringer

**2.5 InterCity med Oslo og Østlandet**

I det sentrale Østlands-området skal det gjennomføres en rekke tiltak for å øke ransportkapasiteten. Moderne dobbeltspor på de tre InterCity-strekningene (Vestfold-, Østfold- og Dovrebanen) vil gi et betydelig forbedret togtilbud, både i reisetid, antall avganger og punktlighet. Jernbanesatsingen må også ses i sammenheng med ønsket byutvikling og fokus på miljøvennlige løsninger med gode knutepunkt.

Det legges opp til investeringer som innen 2024 innebærer sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut nord for Fredrikstad (indre IC). Utbyggingen skal gjennomføres slik at togtilbudet trinnvis forbedres også i årene før sammenhengende dobbeltspor er realisert.

#### InterCity-strekningen Østfoldbanen



### 6. Utvikling og tiltak på banestrekningene

#### 6.2 Østfoldbanen og Follobanen i korridor 1

##### Større fornyelser på banestrekningene

Som del av fornyelsen i Oslo-området skal anleggene på strekningen Oslo–Ski fornyes. Det legges videre opp til å fornye ballasten inklusive forberedende arbeider på strekningen Sarpsborg–Kornsjø i første del av planperioden. Fornyelse av prioriterte bruer på hele strekningen vil bli gjennomført fra 2016. I tillegg planlegges det å fornye kontaktledningsanlegget på strekningen Moss– Kornsjø i første del av planperioden...

##### Utbyggingstiltak på banestrekningene

Follobanen er en viktig forutsetning for utviklingen av et bedre tilbud til Follo og Østfold-byene. Follobanen gir en reisetid mellom Oslo S og Ski på 12 minutter, mot dagens 22 minutter, og muliggjør seks direkteavganger i timen mellom Oslo og Ski, samt at lokaltrafikken Oslo S–Moss vil kunne få halvtimestrafikk. Den gir samtidig økt kapasitet for lokaltrafikken på Østfold-banen mellom

Oslo og Ski.

Dobbeltspor mellom Sandbukta–Moss–Såstad og Haug–Råde- Seut er nødvendig for halvtimesfrekvens både for lokaltogene til Moss og for IC-tog til Fredrikstad. Parsellene planlegges i første del av planperioden (2014–17), og bygges ut i andre del av planperioden (2018–23).

Innen utgangen av 2024 skal det bygges sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Seut, nord for Fredrikstad. Det vil gi gevinster mht. redusert reisetid og mulighet for flere avganger for persontogtrafikken, og bedre kapasitet for godstrafikken på Østfoldbanen. I 2024 vil det være mulig å kjøre to avganger pr time i grunnruten til Fredrikstad. I 2026 vil dobbeltsporet nå helt til Sarpsborg, og den økte avgangsfrekvensen vil kunne forlenges dit. Innen 2026 planlegges også tiltak for økt kapasitet mellom Sarpsborg og Halden, noe som gir ekstra kapasitet til framføring av godstog på denne strekningen, i tillegg til ett IC-tog i timen (to i rushtiden) til Halden.

Med økt togtrafikk vil behovet for flere hensettingsplasser øke. Det planlegges for nye hensettingsområder med sikte på bygging i annen periode.

### **3.7. Halden jernbanestasjon**

Halden jernbanestasjon består av flere verneverdige bygninger og områdene mot sentrum er stort sett bebyggt. Dette gjør at dagens stasjonsbygg kanskje bør brukes som et jernbane museum eller administrasjonsbygg, og at en ny stasjon for å håndtere en trafikkøkning med dobbeltspor etableres nærmere Tista på Mølen.

### **3.8. Idrett**

Det er lagt planer om nye idrettsanlegg på Remmen, noe som vil være å gå i mot hva som skrives i sentrumsplanene. Planer for sentrum beskriver viktigheten av å legge til rette for sterke publikumsintensive funksjoner som kan forsterke aktiviteten langs sentrumsaksen. Med den fremtidige økningen i kapasitet på jernbanen vil sentrum være et attraktivt område for idrettsarenaer til store arrangementer. Fotballstadion ligger allerede i sentrum og med økt etablering av idrettsarenaer og kulturtilbud på Mølen, vil Halden kunne være en foregangs by på koblingen mellom grønntransport og idrett.

### **3.9. Verneplaner**

Det ligger en oversikt i "HALDEN SENTRUM: STRATEGIDOKUMENT, Kart C 2: bebyggelse - vern og utvikling" over bygninger som er verneverdige.

I tillegg ble Remmendalen Naturreservat i 2010, så tiltak som kan komme i konflikt må ses på i sammenheng med *Forskrift om verneplan for Oslofjorden delplan Østfold – Remmendalen naturreservat, Halden kommune, Østfold. FOR-2010-04-16-530.*

### **3.10. Betragtninger rundt fordeler og ulemper og fremtidige muligheter for utvikling.**

Med bakgrunn i en gjennomgang av de foreliggende avtaler, reguleringsplaner og infrastruktur som vei og jernbane, samt planene for disse fra havnen og videre mot E6 og Oslo er det satt opp noen fordeler og ulemper for Halden havn.

### ***Fordeler:***

- Havnen har en umiddelbar nærhet til jernbanen og med en fremtidig utbygging av jernbaneanleggets dobbeltspor mot Oslo, vil kapasitet for gods på jernbane øke vesentlig.
- Sauøya har en naturlig avgrensning i forhold til å være ISPS havn
- Sauøya sin topografi gir en naturlig støyskjerming mot byen ved industriell virksomhet i havnen.
- Relativt store arealer på Sauøya for mottak av gods/tømmer.
- Det er god tradisjon i havnen for håndtering av tømmertransporter. Det er i dag få havneanlegg som har nærhet til jernbane og som ligger gunstig til for eksport av tømmer. Dette behovet er økende. Et jernbanespor ført ut på Sauøya syd vil muliggjøre Halden Havn som utførselshavn for tømmer.

### ***Ulemper:***

- Havnen har få, men store kunder som frakter gods via havnen. Dette gjør driften av Halden Havn følsom for markedssvingningene som disse bedriftene utsettes for.
- NSS som største kunde opererer i et tungt marked preget av sterk konkurranse.
- Terskelen i Ringdalsfjorden setter en begrensning i hvor store skip det er mulighet å få inn til havnen.
- Innseilingen til havnen vil fortsatt ha begrensninger selv om terskelen ved Svinesund fjernes da breddeforholdene hindrer anløp av de vanligste containerfartøyene som har bredder opp mot 30 m. Halden Havn kan derfor ikke påregne stor aktivitet av gods i container.
- Det er begrensninger i veinettet fra havnen. Veien ut til E6 går gjennom byens sentrum og gjennom boligområder opp mot Remmen.
- Jernbanen har enkelt spor stort sett gjennom hele Østfold, noe som begrenser kapasiteten for gods på tog frem mot 2026.

### ***Utviklingsmuligheter***

- Haldens posisjon som turistby med Fredriksten festning ruvende over sentrum, festivaler som trekker båtturister om sommeren og muligheten for å legge til rette for shuttlebåter fra cruiseskip som anløper Borg havn bør utvikles videre. I forbindelse med turismen og besøkende som ankommer Halden med fritidsbåter bør muligheten for å utvide bruken av de sentrumsnære kommunale bryggeanleggene som gjestehavner. Dette for å skape mere liv i sentrum ved å kunne tilby flere gjesteplasser til båtturister. For å erstatte de plassene som blir gjesteplasser og etterspørselen i markedet, så kan bukta ved Tyska og Hollenderen vurderes som et mulig sted å etablere nytt bryggeanlegg i tilknytning til park og boligområdene som reguleringsplanen tilskriver i dette området.
- Det bør vurderes om en omlegging av kornlastingen fra kornsiloen i indre havn med en conveyerbane til NW-siden er mulig for å avvikle anløp av kornbåten på indre havn. For øvrig er det en tendens til økende sentralisering av kornmottak der transport fra produsent til mottak i økende grad utføres med trailer og lastebiltransport. Det er ikke kjent hvilken fremtid kornsiloen i Halden har med tanke på sentraliseringen som pågår.

- Ved etablering av jernbaneforbindelse ut på Sauøya vil muligheten for å etablere et knutepunkt mellom gods på jernbane og skip kunne vurderes nærmere. Særlig er muligheten for tømmertransport fra jernbane til skip aktuell da det er få havner i regionen med denne muligheten og behovet er økende. Størrelsen på de fartøyene som vanligvis benyttes til denne transporten er normalt noe mindre enn containerfartøyene, og hindres ikke i samme grad av begrensningene i Ringdalsfjorden.
- En jernbaneforbindelse mellom NSS og Sauøya bør også vurderes på nytt da dette vil endre belastningen av tungtrafikk gjennom Halden sentrum. Forbindelsen bør sees i sammenheng med Jernbaneverkets planer for dobbeltspor.
- Det bør etableres en ny veiforbindelse fra Sauøya og Mølen mot E6 for å avlaste tungtrafikken i Halden sentrum.

Halden kommune bør delta aktivt i et forum for innovasjon og ideskaping i et samarbeid med industri og næringsliv i regionen. Borg Havn og Øra industriområde har et slikt forum.

F.eks. har Nexans ASA flyttet sin utrustningsanlegg til Øra og deltar i utviklingen av dette industriområdet som er ledende i utviklingen i Østfold.

Flere av bedriftene som har sitt virke i Halden er verdensledende innenfor sine områder. Et aktivt samarbeid mellom studiemiljøet ved byens høyskole og byens bedrifter mot denne arenaen bør kunne bidra til en positiv utvikling i byen og aktivitetsnivået i havnen

#### **4. Havnestrategi**

På bakgrunn av analysen som er gjort er det sett på forskjellige løsninger for Halden havn. Ut i fra "Prinsippavtalen" og "Tilleggsavtalen" mellom Halden kommune, Norske Skogindustrier ASA (NSI) og Norske Skog Eiendom AS hvor det blir beskrevet at Halden Kommune skal etablere ny havn på Sauøya med tilsvarende arealer som er tilgjengelige på Mølen, og at Mølen da blir frigitt til andre formål. I avtalen står det også at Mølen, Tyska og Hollenderen er tenkt som nye bydeler i Halden. Ved å tenke videre på den disponeringen av arealene og i tillegg ta hensyn til kapittel 3.6 i "Tilleggsavtalen", må etablering av bygningsmasse i områdene mot Sauøya planlegges for å fungere som en støyskjerm. Området vil egne seg til f.eks. idrettsarenaer, men det vil også være naturlig å tenke seg parkeringsløsninger og busstasjon langs jernbanesporet i forbindelse med en ny jernbanestasjon.

Skal områdene utvikles for både bolig, idrett og næring, og i tillegg for å ha mulighet til en økning i godstransport via Halden havn, er en bedre veiløsning fra Remmen og ned til sentrum være nødvendig. Dette er også viktig for å sikre trygg ferdsel på og langs veiene for alle.

#### **4.1. Kaianlegget**

Halden Havn har områdene på Mølen og Sauøya til havnedrift og i tillegg har de ansvar for bryggeanlegg i de kommunale småbåthavnene. I forhold til havnedriften har det blitt ønsket at områder på Mølen skal være ISPS havn på lik linje med Sauøya.

Det ansees ikke nødvendig å benytte Mølen som ISPS havn når Sauøya er fullt utviklet.

##### **4.1.1. Sauøya havn**

Anlegget består av 2 lagerbygg, 1 "midlertidig" lagerhall og container plass samt Clay-lager. Det er også et område på ca. 54 000 m<sup>2</sup> sør på øya som i følge "Prinsippavtalen" og "Tilleggsavtalen" er ment for å erstatte havnevirksomheten på Mølen. Det er også i disse avtalene beskrevet togspor ut til dette området ved å etablere en bro mellom Mølen og Sauøya og en tunnel gjennom fjellet. Dette er en kostbar løsning, bare tunnelen ble kalkulert til 175 mill. NOK, men en annen mulighet er å legge en jernbanetrase langs fjellet sammen med veien. Dette vil gi flere sikkerhetsaspekter enn en tunnel, men mesteparten av jernbanen vil ligge på lukket område og vil derfor være sikkerhetsmessig håndterbart. Dette vil gjøre området sør på Sauøya tilgjengelig med en lavere investering. Som et knutepunkt for godstransport inn og ut av Norge kan området få en større betydning i fremtiden med dobbeltspor og en bedre tilrettelagt ankomst. Det pekes spesielt på muligheter for å legge til rette for økt tømmertransport ut fra havnen.

##### **4.1.2. Mølen havn**

Hele området er åpent for fri ferdsel og tilfredsstillende ikke kravene for å motta skip som skal videre til en ISPS havn. Det er opplyst at ved flere anledninger er det blitt satt opp midlertidige gjerder og port uten kontroll for å kunne motta skip som trenger å legge til ved ISPS godkjente havner.

Kai fronten som vender mot Sauøya, fra havnekontoret og utover, er i relativt god forfatning. Det vil være noe behov for rehabilitering og oppgradering av denne for å fungere optimalt som kai, og for å fremstå bedre i bybildet.

Kaifronten som vender ut mot fjorden, fra Sauøya til Tista, er som tidligere nevnt i veldig dårlig forfatning med flere brudd og store setningsskader. Den ødelagte kaifronten bør fjernes og erstattes av ny front i f.eks. tre. Dette vil da ikke lenger være en havn for skip, men kan benyttes av større fritidsbåter.

##### **4.1.3. Småbåthavnen i sentrum**

Som turistby er Halden godt kjent og da særlig for Fredriksten festning. Trebåtfestival og andre arrangementer trekker folk til sentrum. Om sommeren kommer mange sjøveien, noe som gjør at en omdisponering av havneområdet i sentrum til gjestehavn ville gjort sentrum mer tilgjengelig for flere.

Som en del av denne tanken vil det være nødvendig å kunne tilby de som har båtplass i sentrum et alternativt sted å legge båten. Bukta mellom Tyska (G.nr. 160/ B.nr. 189) og Hollenderen (G.nr. 62/ B.nr. 570) vil være egnet til formålet. I dette området er det også

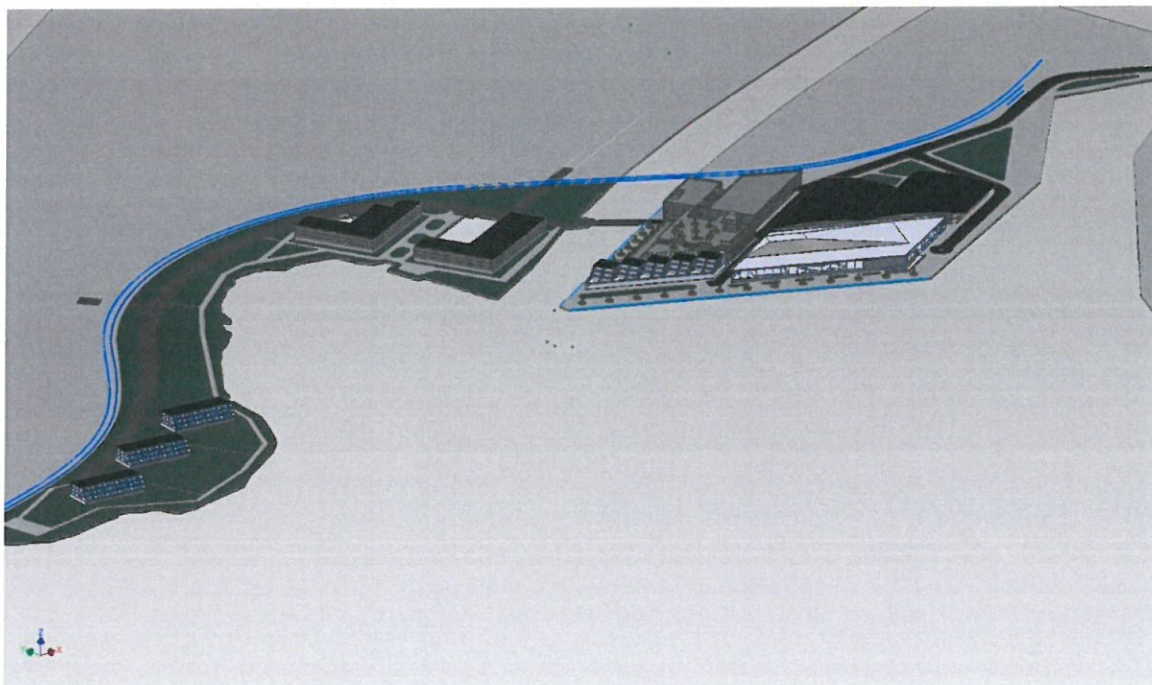
mulig å tilrettelegge for tilstrekkelig med P-plasser kombinert med plass for vinteropplagring i tillegg til park som området er regulert til.

#### **4.2. Mølen som byutviklingsområde.**

I "Prinsippavtalen" står det at områdene på Mølen blir frigitt fra leieavtalen for tømmermottak når vei, jernbane og terminal på Sauøya er fullført. Mølen beliggenhet med jernbane og nærhet til sentrum har et stort potensiale i forhold til både bolig og næringsvirksomhet.

Dette er tolket dit hen at det er mulig å bruke den delen av Mølen, tomt med G.nr. 160/B.nr. 496, som vender mot Tista til boligformål, hvis det er forenlig i forhold til utviklingen av området. Tanken er terrasseleiligheter, med et innendørs "park/cafe" område for allmenheten med glassfasade og utsikt utover fjorden. Videre langs Tista mot der Mathias Bjørns gate krysser over med bro kan det etableres parkeringshus med parkanlegg på flere plan ned mot Tista. Herfra og opp mot jernbanen bør det prioriteres parkeringshus og busstasjon opp mot jernbanen. Tanken med dette er å lage et knutepunkt for offentlig kommunikasjon og stor nok kapasitet for å kunne gi brukere av tog en god løsning, og en unnskyldning mindre, når kapasiteten på jernbanen økes.

Området mot Sauøya som ikke skal utnyttes slik at det er til hinder for havne anlegget kan det det f.eks. bygges idrettsarenaer. Det vil gi nytt liv i de sentrums nære områdene, både i hverdagen og ved at det gir mulighet for å kunne arrangere større idrettsarrangementer.



#### **4.3. Tyska og Hollenderen**

Området Tyska (G.nr. 160/ B.nr. 189) er regulert for bebyggelse av bolig og næringsvirksomhet som hører hjemme i slike områder. Området Hollenderen er regulert til park formål på den delen som grenser mot Tyska. Det sørlige området ned mot Remmen

bekken er regulert til bebyggelse. Dette gir mulighet for å etablere båt havn i forbindelse med parkområde som får beliggenhet i mellom bebyggelsen på Tyska og Hollenderen.

#### **4.4. Veinettet**

Veinettet i Halden slik det er i dag har begrenset kapasitet og traseene som er i dag ligger i bebygde områder eller områder som er begrenset av topografien i terrenget. Innfartsveien fra E6 har frem til Remmen en trase som har mulighet for utvidelse, mens fra Remmen og inn til sentrum ligger traseen i bolig og næringsområder. For å kunne gjøre området ved Halden havn mere attraktivt både for bolig og næring har en ny veiløsning blitt sett på. Det har tidligere blitt vurdert en løsning langs vannet fra Nexans mot sentrum, langs jernbanelinjen. Noen planskisser eller kalkyler for denne løsningen har vi ikke klart å oppdrive.

En annen løsning kan være å legge veien i tunnel fra Remmen og ned til Hollenderen. Det vil bedre forholdene i sentrum med tanke på godstransport mellom E6 og Mølen eller Sauøya i forhold til å kunne øke aktiviteten i Halden havn. Løsningen som er vurdert er en tunnel fra østsiden av Remmen bekken (ca. Ø: 635104, N: 6556374) og ned mot jernbanen og Refne veien (ca. Ø: 635443, N: 6555915) med undergang under jernbanesporet. Videre langs jernbanen og over eksisterende bru ut til Mølen.

Ved Remmen bekken er det da tenkt at eksisterende vei, Rv 21, mot sentrum blir løftet opp på en bro, mens det på den eksisterende traseen blir etablert en rundkjøring med adkomst til tunnel, vei mot Halden og mot E6. Av og påkjøringer mot E6 v/Remmen bør fortrinnsvis komme opp på hver sin side av brua som Rv 21 er tenkt ført over. Denne løsningen må ses på i forhold til Remmendalen naturreservat, og om dette er gjennomførbart uten å komme innenfor grensene til naturreservatet.

#### **4.5. Jernbane**

Jernbaneverket har i sine planer for 2013-2023 å utrede kapasitetsøkning av jernbanen til Halden. Kapasitetsøkning av jernbanenettet til Halden er planlagt å være utført til 2026. Stasjonsbygningene i Halden er verneverdige og vil derfor ikke kunne moderniseres hvis det skulle være nødvendig. Så i vurderingen av Mølen er derfor gjort med tanke på at man i forbindelse med utbygging av kapasiteten på jernbanen også moderniserer stasjonsdelen. Stasjonen kan da legges nærmere Tista og komme som en forlengning av den utbyggingen som er vurdert som mulig på nordvest siden av Mølen.

Som et knutepunkt for jernbane mot Europa er også områdene ved Berg stasjon, som ligger nærmere E6, et egnet område for omlasting mellom bil og tog for gods som det ikke er naturlig å omlaste ved Halden havn. Dette vil ikke være en prioritert oppgave i utviklingen, men mer noe å ta med i den helhetlige vurderingen for godstransport. En annen mulighet for dette området kan være henstillingsplass for togsett som Jernbaneverket beskriver som et behov etter hvert som kapasiteten på jernbanen økes.

## 5. Kostnader

### **5.1. Sikring av kaiområdet ved Mølen mot utrasning.'**

Kaifronten mot W på Mølen er usikker og må utbedres/sikres omgående. Det synes ikke forsvarlig å lagre tømmer i dette området før man har kartlagt sikkerheten for området, og evt. gjort utbedrende tiltak.

En riving av eksisterende kai samt opparbeiding av ny kai for sikker håndtering av gods og tømmer vil andra 115 mill. NOK. (Gjelder kun 272 m på ytre Mølen)

Dersom all skipstrafikk i fremtiden skal benytte Sauøya som anløpshavn, kan kaien ved Mølen bygges med en enklere konstruksjon. Imidlertid bør arealene innenfor sikres mot utglidning, og det vil være hensiktsmessig å etablere en spuntvegg ved etablering av ny kaifront.

Ved å etablere spuntveggen på utsiden av eksisterende kai, kan man unngå behovet for å fjerne kaien og i stedet etablere en lettere trekai på utsiden av spuntveggen. (besparelse ca. 4,7 mill. NOK)

En utvendig spuntvegg i stål med ny kai i tre som «henger» stålveggen er kalkulert til 27,2 mill. NOK.

Hvor stor andel av dette beløpet som kan belastes «havnekassen» og hvor stor del som kan belastes en bydelsutbygging av Halden vil være gjenstand for diskusjon.

Imidlertid vil selve kaifronten fundamentert på spuntveggen med tilhørende el-opplegg og fortøyningsgods m.m. utgjøre 5,5 – 6 mill. NOK. Dette bør være en kostnadsandel som kan betraktes som havneutvikling.

Kostnader i forbindelse med bygging av ny bygningsmasse på Mølen er også vurdert, men anses ikke relevant for denne analysen.

Det er imidlertid på det rene at Mølen har god plass til offentlig svømmeanlegg, ishall og flerbrukshall med mål som tilfredsstiller idrettsforbundets krav. I tillegg vil det være plass til terrassehus, parkering for pendlere, besøkende og fastboende samt bussterminal for turisme og kollektivtransport i nær beliggende mot jernbanens anlegg.

### **5.2. Sauøya som industrihavn.**

En betingelse for frigivelse av Mølen har vært etablering av jernbanespor til Sauøyas S-del.

Dette vil betinge en ny broforbindelse for toglinjen ut til øya. Linjetraseen var tidligere planlagt gjennom fjellet til S-delen av øya. Dette tunnelanlegget alene er tidligere kostnadsberegnet til 175 mill. NOK.

En alternativ trase er vurdert langs fjellfoten frem til S-delen av øya. Dette betinger en avkortning av Lagerhallen N på øya.-

Togforbindelse til Sauøya kan alternativt etableres med en ny jernbanebro, og linjeføringen for selve jernbanesporet betinger en avkortning av NSS sitt nordre lagerbygg.

Nytt jernbanespor langs fjellfoten på Sauøya med bro og bygningsmessig tilpasning av lagerbygg vil anslagsvis andra 67 mill. NOK.

**Dersom eksisterende bro til Sauøya kan benyttes som kombinert tog og veibro og jernbanesporet føres langs fjellfoten, må N-del av papirlager A-B rives. Kostnader for denne løsningen vil andra ca. 40 mill. NOK.**

**Dersom eksisterende bro til Sauøya kan benyttes som kombinert tog og veibro og jernbanesporet føres langs kaien, vil kostnadene for jernbaneforbindelsen til Sauøya andra ca. 50 mill NOK. (Lengre linjetrase)**

Avhengig av nødvendig størrelse på kai samt utrustning av denne, vil en ny 100 m lang kaifront på S-delen av Sauøya andra ca. 40 mill. NOK. **Avhengig av nødvendig størrelse på kai, vil en ny kaifront på S-delen av Sauøya andra min. 40 mill. NOK**



### **5.3. Gryta som småbåthavn.**

I denne delen av Ytre Havn kan man ved bruk av en flytende bølgebryter etablere en større småbåthavn som, avhengig av planløsning, kan romme 450 til 500 båtplasser i forskjellige størrelser. Et slikt havneanlegg kan utvikles over tid og i tråd med etterspørselen i markedet.

Ut i fra beliggenhet og nærhet til Hvalerskjærgården, Koster og Bohuslän for øvrig kan man påregne et marked for båtplasser og tilhørende serviceetableringer.

Havnen kan ved trinnvis utbygging bli tilnærmelsesvis selvfinansierende.

**Ny småbåthavn ved Gryta kan bygges ut trinnvis, men en havn for ca. 450 fritidsbåter vil ha en kostnad på 27 – 30 mill. NOK.**

## **6. Veien videre for administrasjon, investering og vedlikehold av Halden Havn.**

Kostnader i forbindelse med frigjøring og utbygging av de områder som tidligere er benyttet som havnearealer kan ikke påregnes belastet «havnekassen», men må finansieres på annen måte.

De utbedringer og endringer som er nødvendig for etablering av en fremtidsrettet havnedrift er av et slikt omfang at kommunen anbefales å søke et bindende samarbeide med Borg Havn IKS. Man ser en økende vilje og forståelse for tett samarbeide mellom de forskjellige havnene i regionen, og en ytterligere sammenslåing av havnene slik Sarpsborg og Fredrikstad har gjennomført, skaper effektiv drift og bedre økonomi. Større driftsenheter gir den nødvendige økonomiske «ryggraden» for tyngre investeringer når havneanlegg skal videreutvikles.

En moderne havnedrift er videre avhengig av et godt fagmiljø der effektivitet og økonomi står i fokus.

## 7. Vedlegg

1. Halden offentlige havn - Iverksettelse av flytting til Sauøya syd
2. Planprogram sentrumsplan Halden – strategidokument
3. Varslingsannonse
4. Formannskapetets sak 127
5. Formannskapetets vedtak 21
6. Planprogram sentrumsplan Halden 2013 – 2025
7. Planbestemmelser kommuneplan Halden 2011-2023
8. Strategisk næringsplan 2011 – 2015
9. Fylkesmannen verneplan Østfoldkysten
10. Verneplan for Oslofjorden - delplan Østfold, Kongelig resolusjon
11. Lovdata - Forskrift om verneplan – Remmendalen
12. Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014-2023 2a
13. Flytting av kommunal havn fra Mølen til Sauøya Syd - Halden havn, Brev datert 26.03.2010
14. Kalkyle
15. Skisse over utvikling av Mølen