



FREDRIKSTAD KOMMUNE

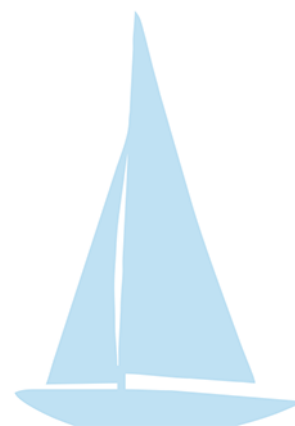


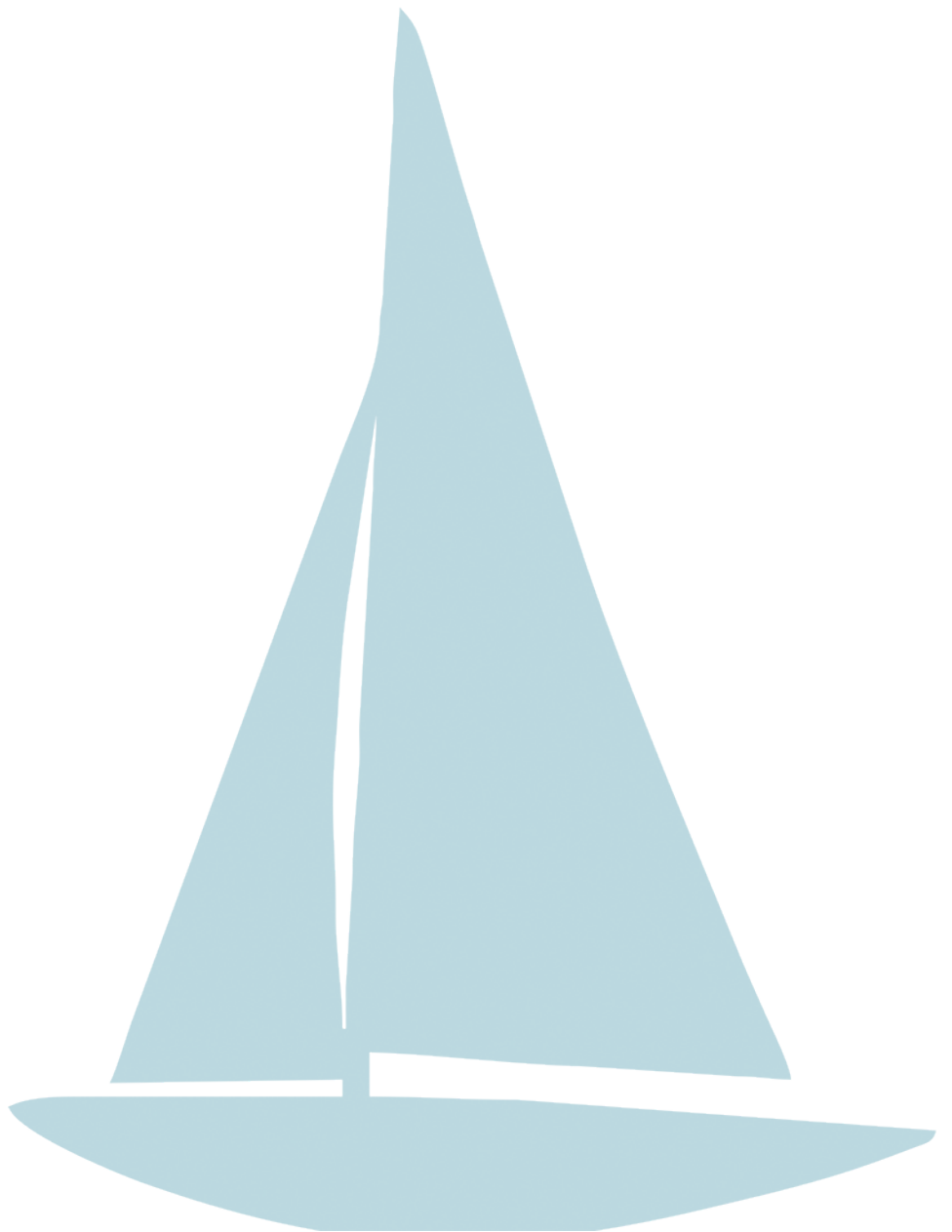
© lundeliphoto.no

Foto: lundeliphoto.no

Ferdselshindringer i strandsonen

RAPPORT FRA PILOTPROSJEKT 2022 OG FORSLAG TIL VIDERE OPPFØLGING





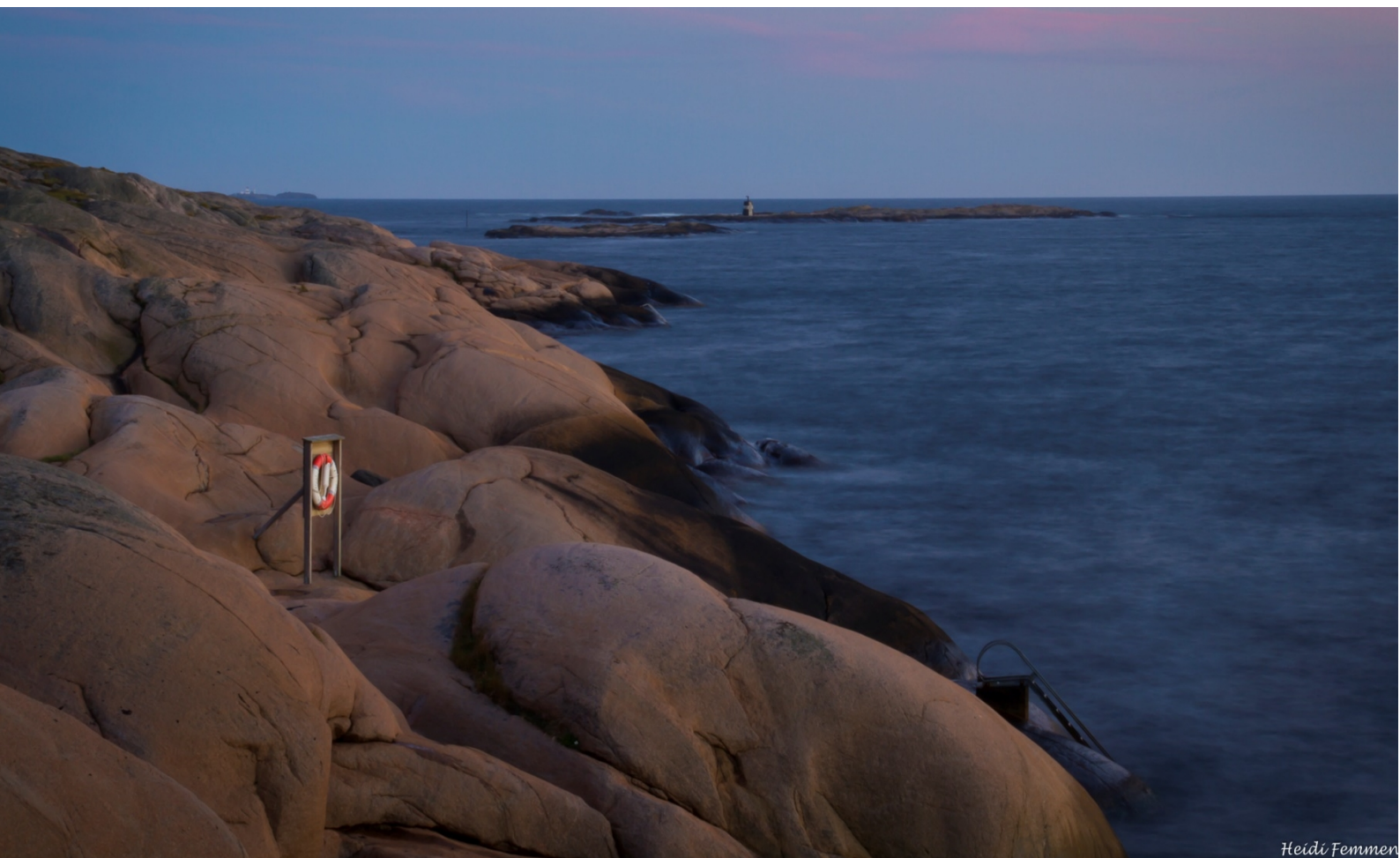
Innhold:

Innledning	3
1. Del 1 - Organisering og gjennomføring	4
1 Mål og organisering	5
2 Regelverket	6
3 Metodevalg og kartleggingsstrategi	7
2. Del 2 Resultat fra kartleggingen	10
1 Registrerte ferdselshindringer	11
2 Evaluering	14
3 Forslag til videre oppfølging	15

Innledning

Fredrikstad kommunes planstrategi 2021-2023 fastslår at det skal utarbeides en utredning av hindre i strandsonen. Det er beskrevet i planstrategien at dette skal være en statusrapport. Ansvar for utredningen er lagt til seksjon for kultur, miljø- og byutvikling. Det ble i kultur- og miljøutvalget vedtatt at det i 2022 skulle gjennomføres et pilotprosjekt for å teste kartleggingsmetodikk, samt få en bedre oversikt over omfanget av eventuelle ulovligheter kommunen står ovenfor (utvalgssak 86/21).

I denne rapporten beskrives gjennomføring av pilotprosjektet, funn og evaluering av kartleggingsmetode. Det foreslås også hvordan kommunen kan arbeide videre med ferdselshindre i strandsonen.



Heidi Femmen

Del 1 - Organisering og gjennomføring



1 Mål og organisering

1.1 AMBISJONSNIVÅ OG EGENDEFINERTE MÅL

Målet med pilotprosjektet var å få en oversikt over ferdselshindringer i strandsonen (100-metersbeltet) på strekningen fra Saltnes til innerst i Elingårdskilen. Pilotprosjektet skulle gi en pekepinn på omfanget av mulige ulovlige ferdselshindringer kommunen står ovenfor.

Målet på sikt vil være å gjennomføre en større kartlegging med mål om å få en bedre oversikt over ferdselshindringer i strandsonen i hele eller deler av kommunen. Målsettingen vil deretter være å vurdere om ferdselshindringer er lovlige eller ulovlige, og deretter rydde opp i de ulovlige tiltakene.

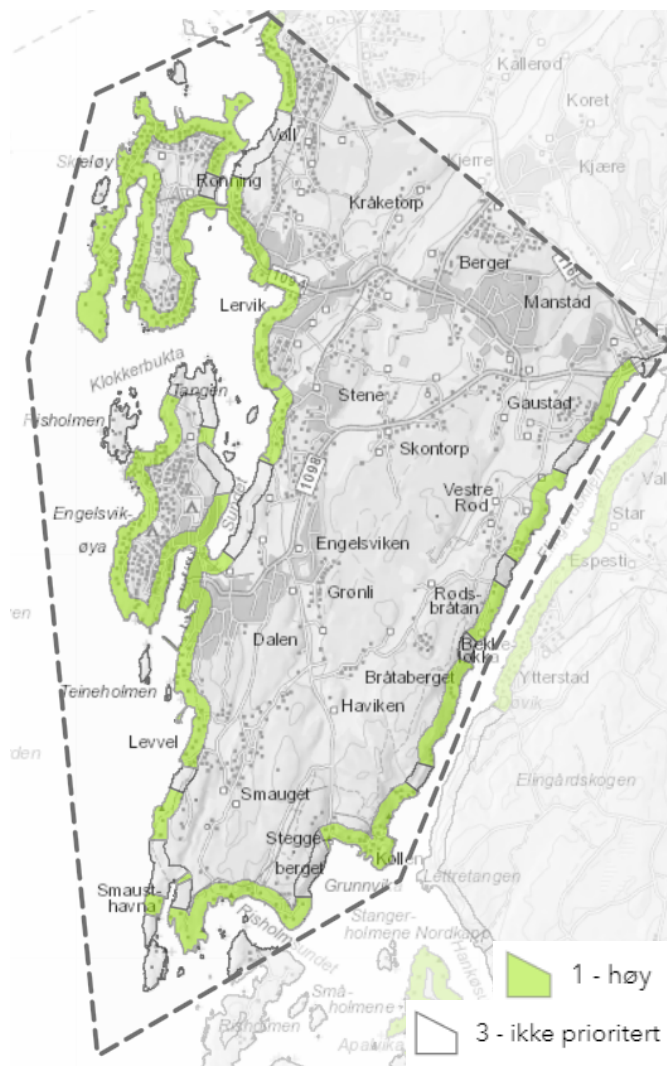
1.2 ORGANISERING

Pilotprosjektet om ferdselshindringer i strandsonen er lagt til seksjon for kultur, miljø og byutvikling. Det er etablert en prosjektgruppe i arbeidet med utredningen, bestående av representanter fra flere enheter i seksjon for kultur, miljø og byutvikling og i seksjon for teknisk drift.

Prosjektets oppdrag har vært å definere viktige begrep og foreslå metodikk for gjennomføring av en utredning. Prosjektet er planlagt, gjennomført og evaluert i 2022.

1.3 KARTLEGGINGSOMRÅDE

Strekningen i pilotprosjektet er begrenset fra Saltnes (ved kommunegrensen mellom Råde og Fredrikstad) til innerst i Elingårdskilen. Lengden på strekningen er ca. 31,6 km.



Overordnede mål for pilotprosjektet

1. Få oversikt over omfanget av ferdselshindringer i strandsonen.
2. Finne en god kartleggingsmetodikk som kan fungere i hele kommunen.
3. Skape bevissthet hos hytteeiere og turgåere om hvor det er lov og ikke lov til å ferdes i strandsonen, og hva det er lov til å utplassere rundt hyttene.

2 Regelverket

Både friluftsløven og plan- og bygningsloven har bestemmelser som skal sikre allmennhetens interesser i strandsonen, og det er disse lovverkene som skal benyttes ved vurdering av hvorvidt en ferdselshindring i strandsonen er ulovlig.

2.1 PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Byggeforbudet i strandsonen følger av plan- og bygningsloven. Byggeforbudet i plan- og bygningslovens § 1-8 gjelder de tiltak som framgår av plan- og bygningslovens § 1-6, med unntak av fasadeendringer. Dette innebærer at det i 100-metersbeltet langs sjøen ikke er tillatt å iverksette oppføring, riving, endring, endret bruk og andre tiltak knyttet til bygninger, konstruksjoner og anlegg, terrenginngrep eller opprettelse og endring av eiendom. Ulovligheter etter plan- og bygningsloven kan derfor være bygninger, plattinger, murer, gjerder og søknadspliktige terrenginngrep.

Hovedformålet med byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen er å sikre allmennhetens rett til fri ferdsel og friluftsliv ved kysten. § 1-8 første ledd understreker at det innenfor 100-metersbeltet langs sjøen skal tas særskilt hensyn til alle de verdiene som strandsonen representerer.

STRANDSONE

I mai 2021 vedtok regjeringen nye planretningslinjer for strandsonen. I disse planretningslinjene defineres strandsonen som 100-metersbeltet langs sjøen, målt i horisontalplanet ved alminnelig høyvann, jmfør plan- og bygningslovens § 1-8 annet ledd. Pilotprosjektet om ferdselshindringer i strandsonen har lagt denne definisjonen til grunn ved begrenning av kartleggingsområde.

2.2 FRILUFTSLOVEN

Allemannsretten, hjemlet i friluftsløven, gir oss retten til fri ferdsel og opphold i utmark, og utgjør på mange måter fundamentet i vår friluftslivstradisjon. Mange enkeltinngrep i strandsonen har over tid redusert tilgjengeligheten til og ferdselsmuligheten i strandsonen.

En ulovlig ferdselshindring etter friluftsløven vil omfatte stengsler, samt tiltak som på annen måte vanskeliggjør ferdsel, og som ikke er søknadspliktige etter plan- og bygningsloven. I strandsonen vil slike stengsler, ifølge Miljødirektoratets veileder¹, kunne være blant annet gjerder, hekker, steiner, bommer, båter på land,

kvisthauger, trær og kjøkkenhager. Når det gjelder andre tiltak enn stengsler, nevner veilederen flaggstenger, hagemøbler og andre private eiendeler, pyntegjenstander, steinsettinger, plener og kameraløsninger. Dessuten vil utredningen kunne omfatte skilt og andre kunngjøringer om forbud mot ferdsel som er lovlig etter friluftsløven.

Kommunens muligheter til å reagere på stengsler i strandsonen er regulert i friluftsløven § 40.

INNMARK OG UTMARK

Når kommunen skal vurdere om et skilt eller stengsel er ulovlig etter friluftsløven, må det avklares om området er å regne som innmark eller utmark.

Innmark er gårds plass, hustomt, dyrket mark, engslått og kulturbeite samt liknende områder hvor allmenhetens ferdsel vil være til utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker.

Kun den «private sonen» rundt hytter og hus er innmark, og ikke hele tomten. For en «gjennomsnittshytte» er det et utgangspunkt at den private sone er ca. 1. dekar, tilsvarende en avstand på mellom 10 og 20 meter fra hytteveggen hele veien rundt. Antallet meter avhenger av hyttas størrelse og beliggenhet.

Størrelsen på den "private sonen" rundt hus og hytter vil i tillegg variere med opparbeidingsgrad, lokal tradisjon, muligheten for innsyn til oppholdsrom og lignende. Hvor stor den private sonen er må derfor avgjøres konkret ut fra forholdene på stedet.

strandsonen. Håndbok 26-2004.

¹ Direktoratet for naturforvaltning 2004.
Kartlegging av ferdselshindre i

3 Metodevalg og kartleggingsstrategi

3.1 GENERELT OM KARTLEGGINGEN

Kartlegging av ferdselshindringer i strandsonen har blitt foretatt fysisk i felt, og har gitt et grundig bilde av omfanget av mulige ulovlige ferdselshindringer.

Kartleggingen ble gjennomført 1. og 2. juni med hhv. 6 og 7 representanter fra kommunen hver dag. Representantene var delt i 3 lag, hvor hvert lag kartla sammen. Dette ga god faglig diskusjon og var nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker da mye av terrenget var svært kupert. Det var i utgangspunktet satt av 6 dager til kartlegging, da det var stor usikkerhet rundt hvor tidkrevende prosjektet ville være. Siden kartleggingen fant sted før sommerferien, var det få folk på hyttene og derav lite behov for å informere om prosjektet og besvare spørsmål. I forkant av kartleggingen ble det gjennomført en testdag, hvor alle representantene fra kommunen kartla i fellesskap. Testdagen var viktig for å kunne drøfte hva som skulle registreres, samt ha diskusjoner om hva som inngår i innmarksbegrepet.

3.2 BRUK AV KARTVERKTØY

Prosjektgruppa utarbeidet en arcGIS-kartløsning som ble benyttet i felt til registrering av ferdselshindringer. Det ble i tillegg utarbeidet en digital løsning for allmenheten for å melde inn mulige ulovligheter.

Prosjektgruppa benyttet seg av sporlogg i arcGIS-løsningen, slik at det ble lagret total gangavstand og nøyaktig hvor man hadde gått. Sporloggen har blitt benyttet for å se om man har kartlagt nøye nok i strandsonen, samt at det kan være nyttig om det blir stilt spørsmål til hvor kommunen har vært, og være enklere å avklare i etterkant om eventuelle hindringer som kan ha blitt oversett.

I tillegg til kartløsningen, hadde deltagerne i prosjektgruppa med seg papirkart i målestokk 1:1000 – 1:5000 som en backup ved dårlig dekning eller som grunnlag til diskusjon i felt.

KARTLØSNING TIL INTERN BRUK

Prosjektgruppa lastet ned appen Field maps, og fikk tilgang til registrering i kartløsningen.

Bilder og video ble tatt med mobil eller ipad og ble lastet direkte opp i kartløsningen ved registrering av en ferdselshindring.

I kartløsningen framgikk det hvilke strekninger som var prioritert for kartlegging, samt registreringer fra grovkartleggingen. Det var anledning til å registrere følgende:

- ID-nummer (tildeles automatisk – omsorteres ved fullført kartlegging med nummerering fra laveste tall i nord til høyeste tall i sør).
- Gård- og bruksnummer (automatisk).
- Type hinder.
- Registreringsdato.
- Hvem som utførte registreringen.
- Opplasting av bilde og video.
- Privatiserende? (ja/nei).
- Innmark/utmark.
- Merknad.

INNMELDING I KARTLØSNING TIL EKSTERN BRUK

Det ble også utarbeidet en digital løsning for at allmenheten kunne melde inn mulige ulovligheter. Innrapporteringen finnes [her](#). Det skulle i utgangspunktet kun være anledning til å rapportere inn ferdselshindre på strekningen som var en del av pilotprosjektet, men her skjedde det en feil i systemet som gjorde at man kunne rapportere inn hvor som helst i kommunen. Det kom allikevel flest tips innenfor pilotprosjektområdet.

Før man fylte inn rapporteringsskjemaet fikk man en beskrivelse av hva som regnes som en mulig ulovlig ferdselshindring.

I rapporteringsskjema var det valgfritt å skrive ned personopplysninger, eller å besvare anonymt. Man kunne legge inn beskrivelse av ferdselshindringen, velge plassering i kart og laste opp bilder og annen dokumentasjon.

3.3 GRUPPERING AV FERDSELSHINDRE

Prosjektgruppen vurderte det som hensiktsmessig å følge grupperingen av hindre som var foreslått i Direktoratet for naturforvaltnings håndbok om kartlegging av ferdselshindre i strandsonen. Denne grupperingen av hindre ble også benyttet ved kartleggingen i Fredrikstad som ble foretatt i 2002.

Av privatiserende ferdselshindringer ble det skilt mellom fysiske stengsler og såkalte private avvisere. Fysiske stengsler er gjerder og murer, mens flaggstenger, terrasser, plener, grillplasser, blomsteroppsatser, hagestoler og andre utlagte rekvisitter kommer i kategorien private avvisere. De hindrer ikke den fysiske ferdselen i utmark, men gjør det ubehagelig å passere.

Nr.	Ferdselshindre
1	Hytte
2	Hytte tilbygg
3	Uthus/naust
4	Brygge/stupebrett
5	Molo
6	Platting
7	Trapp/gangvei
8	Gelender/rekkverk
9	Flaggstang
10	Lys/lykter
11	Gjerde
12	Porter
13	Skilt
14	Løse gjenstander
15	Plen opparbeidet
16	Campingvogn
17	Kjørevei
18	Småbåtopplag
19	Murer/stengsler
20	Andre

Kommentarer til gruppene:

- **Hytte, hytte tilbygg og uthus/naust** registreres der bygninger ikke er avmerket på manuskart (bygninger som ikke er registrert i GAB) og bygninger hvor det oppdages en mulig bruksendring.
- **Brygge, stupebrett og moloer** som har en "dominerende rolle", og påbegynte byggearbeider som ikke er avmerket på manuskartet.
- **Platting** som fast i betong-, stein- eller trekonstruksjon.
- **Trapper** og opparbeidete (hellebelagte) **gangveier**.
- **Gelender/rekkverk** i tilknytning til trapper og som frittstående i ulendt terreng.

- **Lys og lykter** både tilknyttet gangveier, plattinger og som frittstående.
- **Gjerder, Porter og Skilt** av ulike typer. Skriv gjerne inn kommentarer om skiltens innhold
- **Løse gjenstander** kan være griller, stoler/sittegrupper, beplantning/blomsterpotter, seilbrett/småbåter etc.
- **Plenarealer** – f eks gamle strandenger som er opparbeidet.
- **Campingvogner** som er fritt hensatt utenfor organiserte plasser og som benyttes som bo-/hytteformål.
- **Kjørevei** kan være gamle stier frem til hytter opparbeidet til en kjørbær standard eller vei som ikke er avmerket på manuskart.
- **Småbåtopplag** en samling av småbåter på land i størrelsesorden mer enn 5.
- **Murer / stengsler** oppmurte innretninger, forstøtningsmurer og lèvegger som virker som fysiske stengsler.
- **Andre** er en samlegruppe av ferdselshindre som ikke passer inn de andre gruppene og kan være søppel, strategisk plasserte vedlagre, små badestiger og annet.

3.4 GJENNOMFØRING AV KARTLEGGINGEN

3.4.1 FØR KARTLEGGING

Orientering av publikum og grunneiere

Kommunen orienterte publikum om pilotprosjektet gjennom kommunens hjemmesider og Facebooksider. Kommunikasjonsrådgiver ble koblet på for å bistå i dette arbeidet. Det ble i tillegg sendt ut en pressemelding, og lokalpressen med Demokraten og Fredriksstad blad omtalte prosjektet. Fredriksstad blad fulgte også opp med en lederkommentar/debattinnlegg om temaet.

I orienteringen gikk det tydelig fram hvilken strekning som skulle feltkartlegges og hvordan publikum kunne melde inn ferdselshindringer i kommunens kartløsning.

Grunneiere i kartleggingsområdet ble varslet om kartleggingen via SMS fra kommunen. Varselet ble sendt ut omtrent en uke i forkant av kartleggingen.

Foreninger, lokalsamfunnsutvalg, velforeninger og andre aktuelle aktører fikk informasjonsbrev om prosjektet, og veiledning til innmelding av tips. Flere av mottakerne postet innlegg om prosjektet i sine sosiale medier.

Grovkartlegging

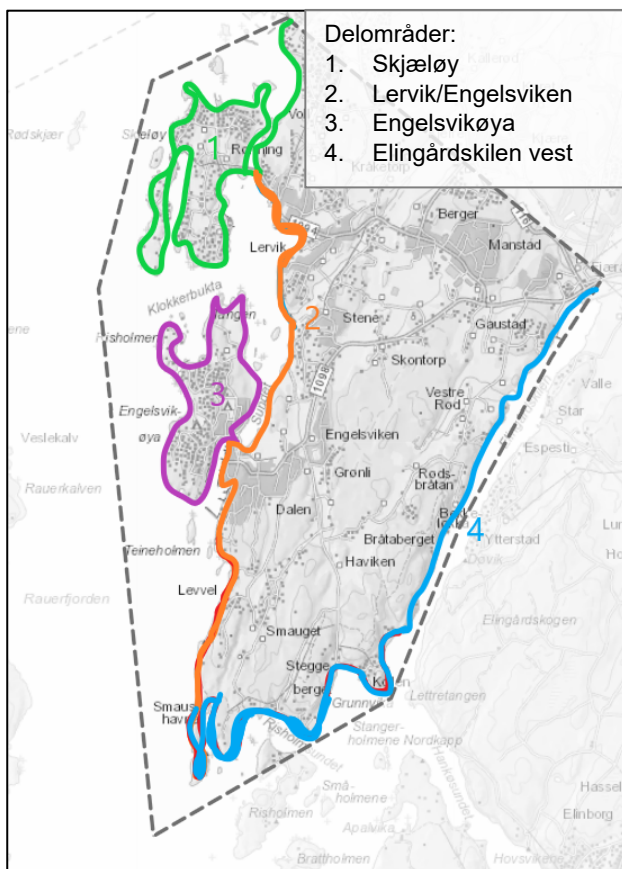
Før kommunen kartla i felt, ble strandsonen grovkartlagt ut i fra flyfoto. Grovkartleggingen ga oversikt over hvilke områder kommunen måtte være særlig oppmerksomme på, og ga grunnlag for videre inndeling i delstrekninger.

Kommunen benyttet nyeste flyfoto (2021) og sammenlignet med flyfoto fra 2010, alternativt 2007, for å undersøke eventuelle nye installasjoner i strandsonen. Både tettbebygde og spredtbebygde områder skulle kartlegges i sin helhet uavhengig av funn fra grovkartleggingen. Totalt ble det gjort 60 registreringer i grovkartleggingen av alt fra båttopplagring, brygger, gjerder, hekker, hagemøbler og lignende. Det ble gjennomgått registreringer fra kartleggingen i 2002 og markert i kartet de hindringene som fortsatt kunne være tilstede.

Det ble brukt om lag 10 timer totalt på grovkartleggingen.

Inndeling av strandsonen

Basert på grovkartleggingen, ble strandsonen delt inn i mindre kartleggingsområder. Inndelingen bidro til å gjøre arbeidet mer oversiktlig, og dannet grunnlag for å kunne beregne hvor mye tid kommunen skulle sette av. Strandsonen ble delt i 4 områder.



Figur 1 Inndeling av strandsonen

3.4.2 UNDER KARTLEGGING

Hele 100-metersbeltet fra Saltnes til innerst i Elingårdskilen ble kartlagt. Under registreringsarbeidet bevegde man seg først langs sjø og i områdene umiddelbart i nærheten av sjøen, for eksempel i et belte på 0-50 meter. Man arbeidet framover på denne måten før man snur og begynner å arbeide seg/krysser tilbake til utgangspunktet via høyreliggende terreng/lengre inne i landet. På returen ble det registrert adkomst, smett, og lignende til/fra strandsonen og hindringer, stengsler i denne sammenheng. Dette var viktig fordi tilgjengelighet langs sjøen reduseres betydelig hvis man ikke har adkomst til de tilgjengelige områdene.

Under befaringen vurderte deltagerne i prosjektgruppa om hindringene virket privatiserende, men konkluderte ikke om hindringen var ulovlig. Situasjonen ble registrert og beskrevet i kartløsningen, og forholdet ble dokumentert med bilder, slik at lovligheten kan vurderes senere. Det ble også foretatt en sondering av om området var å regne som innmark eller utmark i felt, da dette vil være avgjørende for å vurdere om et område er tilgjengelig for allmennheten, og om et stengsel er ulovlig etter frilufsloven.

Det ble benyttet registreringer fra grovkartleggingen, fra kartleggingen i 2002 og tips fra publikum i kartløsningen til å undersøke enkelte områder ekstra nøye.

Det ble gjennomført en testdag i forkant av kartleggingen, hvor 7 av representantene fra kommunen kartla i fellesskap. Testdagen tok ca. 6 timer.

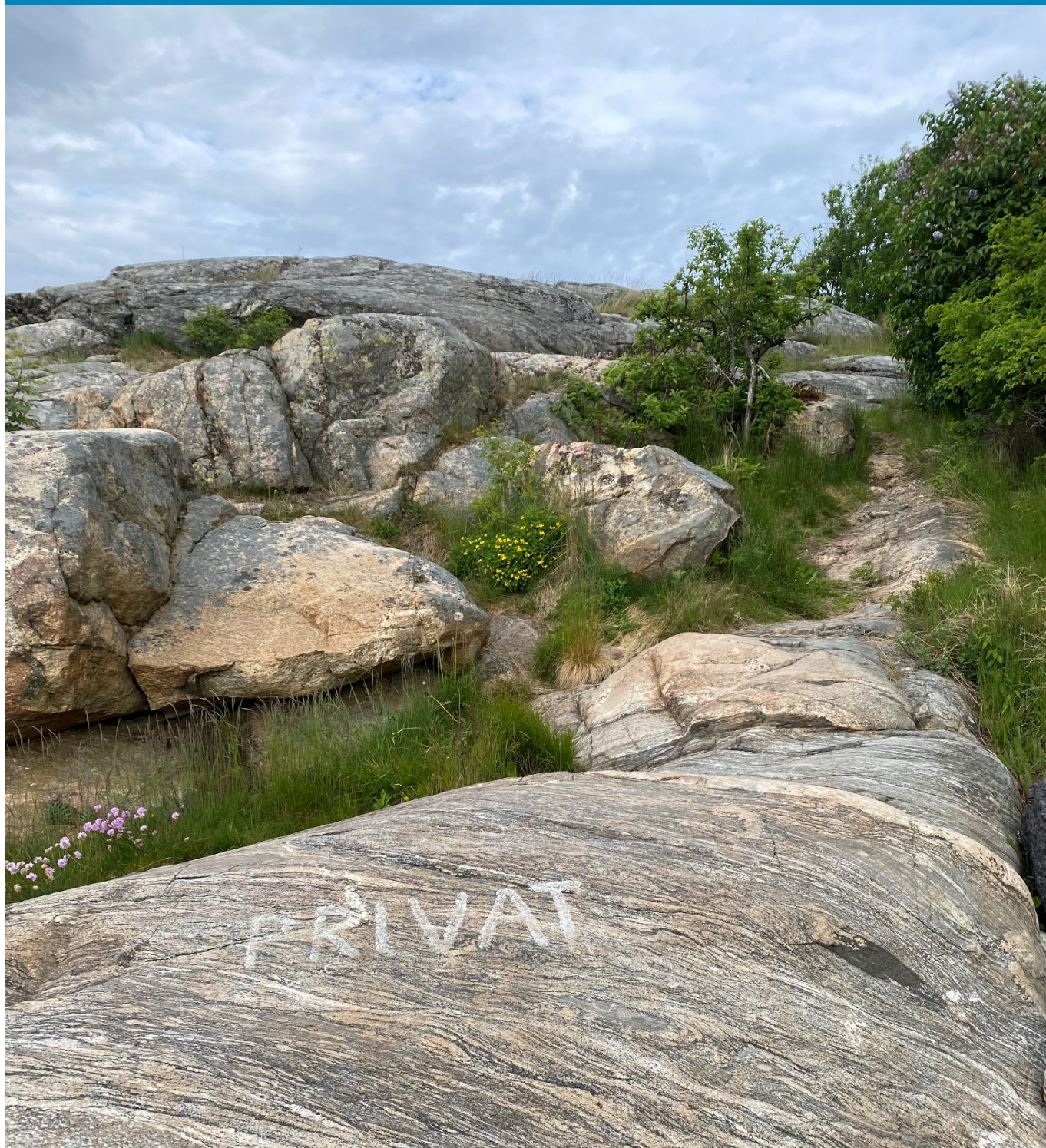
Delstrekning 1 tok 9 timer å kartlegge, delstrekning 2 tok 7 timer, delstrekning 3 tok 12 timer og delstrekning 4 tok 6,5 timer. Totalt sett har kartleggingen, inkludert testdagen, tatt 39,5 timer.

3.1.2 Etter kartlegging

Etter befaringen ble registreringene fra kartleggingen gjennomgått i fellesskap, for å undersøke om man hadde lagt seg på samme nivå om hva som skulle registreres eller ikke.

Del 2

Resultat fra kartleggingen



1 Registrerte ferdselshindringer

1.1 REGISTRERINGER FRA FELTKARTLEGGINGEN

Prosjektgruppa registrerte totalt 152 ferdselshindringer i strandsonen. På den 31,6 km lange strekningen som inngikk i pilotprosjektet, betyr det at prosjektgruppa møtte på en ferdselshindring hver 208. meter. Det ble registrert flest ferdselshindre i kategorien «Andre», som er en samlegruppe for tiltak som ikke passer inn i de andre kategoriene. Kategorien ble i hovedsak benyttet når det var flere ferdselshindringer på samme eiendom. På bakgrunn av at tiltakene ikke er lovlighetsvurdert, vises ikke kart med registreringene i denne rapporten.

Tabell 1 Antall registrerte ferdselshindringer fordelt på kategori.

Ferdselshinder	Antall
Hytte	0
Hytte tilbygg	0
Uthus/naust	0
Brygge/stupebrett	16
Molo	0
Platting	11
Trapp/gangvei	8
Gelender/rekkverk	1
Flaggstang	2
Lys/lykter	3
Gjerde	16
Porter	13
Skilt	5
Løse gjenstander	23
Plen opparbeidet	13
Campingvogn	0
Kjørevei	0
Småbåtopplag	11
Murer/stengsler	3
Andre	27
Totalt	152

1.2 OPPLEVELSE AV ALLMENT TILGJENGELIG STRANDSONE

Det er svært varierende hvor tilgjengelig strandsonen som inngikk i pilotprosjektet var for allmennheten. Oppsummert fremstår Skjæløy som det mest privatiserte området, hvor det var vanskelig å ferdes langs kysten. Det er ikke etablert kyststi på øya, og det skaper usikkerhet rundt hvor man kan gå. I andre delområder var det til dels topografien som gjorde at strandsonen var lite tilgjengelig og vanskelig å ferdes i. Prosjektgruppa registrerte 13 porter i pilotprosjektet, som er med å skape en

usikkerhet av om man kan ferdes videre inn i området. Det er også usikkert hvorvidt disse portene som regel er lukket eller er åpne.

Delområde 1 Skjæløy

Skjæløy har generelt mange ferdselshindringer. Nord på Skjæløy var det relativt få ferdselshindringer, mens det i de nordvestlige og sørlige områdene var svært utilgjengelig for allmenheten. Det har blitt registrert forholdsvis mange uteplasser, murer, løse gjenstander, plattinger, porter og blomsterpotter. Stangerholmveien oppleves som et privatisert område ved at de fleste hyttene har opparbeidede og parkifiserte eiendommer inn i områder som burde vært utmark.

Dette delområde inkluderte også strekningen fra Skjæløy og opp til kommunegrensa ved Råde. Her ble det ikke registrert mange privatiserende ferdselshindringer. Det bør ses på løsninger for å gjøre området mer tilgjengelig for allmenheten ved blant annet tydeligere merking av stier og fjerning av porter.

Det ble registrert 62 ferdselshindringer i dette delområde.

Delområde 2 - Lervik og Engelsviken

Det var varierende tilgjengelighet til strandsonen i 100-metersbeltet. I Lervik hadde man tilfeller av absolutte ferdselshindringer som plattinger med gjerder og bygninger, som gjorde at man måtte gå i bakkant av husene/hyttene. Det var både skilt med «privat» og privat malt på fjell flere steder. Sistnevnte er nok svært gammelt, men bærer ikke preg av å ha blitt forsøkt fjernet. Det var flere tilfeller av opparbeidede hager og plener, samt gjenstander plassert svært nærme vannkanten.

Det ble gjort 19 registreringer av ferdselshindringer i dette delområdet.

Delområde 3 – Engelsvikøya

Strandsonen ut mot Sundet var preget av sivvegetasjon og våtmark, og framsto som lite tilgjengelig for rekreasjonsbruk først og fremst av naturlige årsaker. Rundt Tangen opplevdes framkommeligheten som til dels god, med svært lite privatiserte områder. Fra Tangen, i retning sørover mot Vadsund og rundt Risholmen, var framkommeligheten også til dels god, med noe mindre privatiserende elementer. Imidlertid er de sørligste om lag 100 meterne av forbindelsen langs sjøen mellom Tangen og Vadsund brutt på grunn av

bratt terreng og hyttebebyggelse helt ned i vannkanten.

Framkommeligheten langs Engelsviken sjøhus i Mariusbakken framsto som god. Første strekning fra Engelsviken sjøhus sørover mot moloen, besto av vanskelig framkommelighet på grunn av terreng og topografi. Rundt odden syd på øya og nordover mot Øyatangen, besto av fint tilgjengelig svaberg, uten nevneverdige sterkt privatiserende forhold. Noe vanskelig framkommelighet enkelte steder på grunn av terreng.

De siste omtrentlige 150 meterne langs Engelsvikøyas vestsida, mot Solviken, opplevdes som uframkommelig. Her fantes betydelige privatiserende elementer dog skyldtes dette først og fremst fritidsboligenes plassering, ca. 10 meter fra vannkanten. I dette området følte det mest naturlig å gå i bakkant av hyttene. Også terrenget bidro til lite framkommelighet.

Det ble gjort om lag 50 registreringer av ferdselshindringer i dette delområdet.

Delområde 4 – Elingårdskilen

Strekningen oppleves som utilgjengelig for allmennheten pga. terrenget. 100-metersbeltet består i stor grad av bratte fjellskråninger, og i tilfeller hvor det er veier eller stier som går ned til vannet, har man likevel ikke anledning til å gå langs vannet da det er for bratt. Det er etablert kyststi over store deler av strekningen, som stort sett går bak 100-metersbeltet.

Det ble kun gjort 8 registreringer av ferdselshindringer på denne strekningen.

1.3 TIPS FRA PUBLIKUM OG FORENINGER

Kommunen mottok 31 tips om ferdselshindringer i registreringsløsningen, hvorav 27 av tipsene var sendt inn anonymt. I tillegg har det vært sendt inn en håndfull henvendelser til kommunens postmottak med tips. Mange av tipsene som er mottatt er sammenfallende med det som prosjektgruppa registrerte under feltkartleggingen. De fleste av tipsene er tilknyttet Skjæløy og Engelsvikøya, og er i hovedsak tips om hagemøbler, hekker, porter og andre privatiserende tiltak.

BILDEEKSEMLER

Under vises et representativt utvalg av ulike typer ferdselshindringer som er registrert. **Merk at det ikke er gjort lovlighetsvurdering av noen av de registrerte ferdselshindringer, dette vil først gjøres i en eventuell neste fase, og det forventes at en del av de registrerte ferdselshindringene er omsøkt og lovlige.** Blant bildeeksemplene er det valgt ut bilder som ikke identifiserer hytter, en stor andel av de registrerte ferdselshindringene gjelder imidlertid tiltak nær hytter, men disse bildene blir ikke vist under.



Utplassering av blomsterpottes



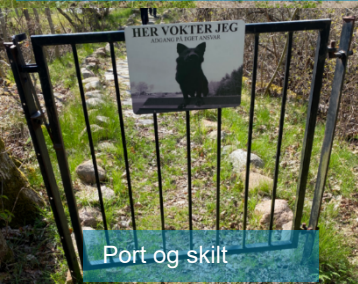
Gjerde



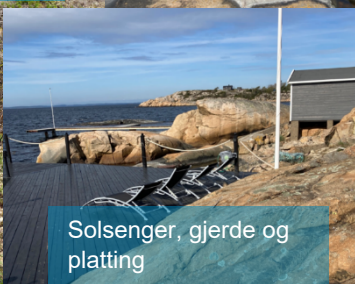
Skiferheller, lykter, gjerde



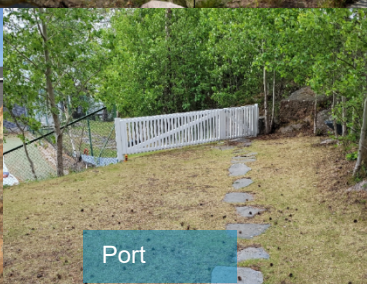
Privat malt på fjell



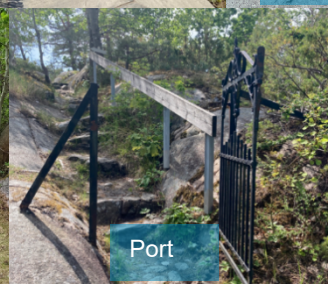
Port og skilt



Solsenger, gjerde og plattung



Port



Port



Skilt



Privat malt på fjell



Mur



Utthus, grill, sitteplass, båtopplagring, skilt



Opparbeidet plen



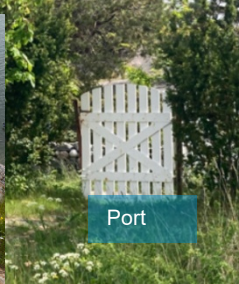
Steinmur, flaggstang, opparbeidet plen, lykter, utedusj og hagemøbler



Opparbeiding med parkmessig preg



Plattung



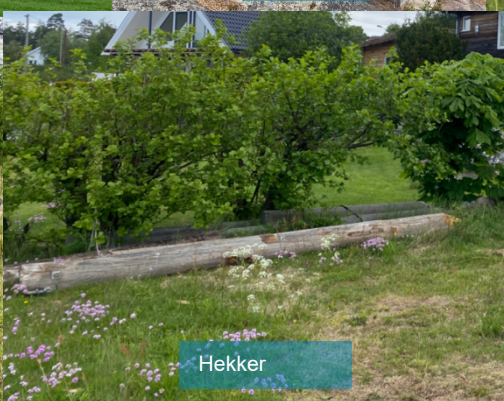
Port



Kameraovervåking



Gangvei, lykter og plen



Hekker



Lykt



Drivhus, badstue og båtopplagring



Gjerde



Opparbeidet plen

2 Evaluering

2.1 KARTLEGGINGSMETODE

Grovkartleggingen i forkant av feltkartleggingen var nyttig for å gjøre seg kjent med områdene som skulle kartlegges, og få et overblikk over installasjoner og tiltak man burde være ekstra oppmerksomme på.

Det var også nyttig å ha med kart fra registreringene fra kommunens kartlegging i 2002. Flere av registreringene fra denne kartleggingen ble gjenfunnet i denne runden.

At det ble utført en testdag, hvor alle i prosjektgruppa kartla samlet i forkant av at det ble delt i lag, var nokså avgjørende for at man skulle ha lik oppfatning av hva som var innmark og utmark, og hva som burde registreres som et ferdselshinder. Det opplevdes som enkelt å registrere ferdselshindringer som rent fysisk vanskeliggjorde ferdsele, mens det var noe vanskeligere å registrere blomsterpotter, hagemøbler og privatiserende tiltak som gjorde at man fysisk kunne passere, men som gjorde at man følte at man var på privat grunn. Terskelen for å registrere tiltak har vært lav i pilotprosjektet, og ved usikkerhet har det heller blitt registrert et tiltak for mye, for å kunne vurdere situasjonen senere.

Det fungerte godt å bruke mobil og ipad under kartleggingen, og det var ingen utfordringer med bruk av kartløsningen til registrering. Det er mulig dette hadde vært mer utfordrende ved dårlig vær.

Tidspunktet for kartleggingen fant sted tidlig på sommeren (begynnelsen av juni), som var før mange hadde ankommet hyttene sine for sesongen. Fordelen med det var at det gjorde kartleggingen mer effektiv og at den dermed ble gjennomført på kortere tid enn estimert. Prosjektgruppa opplevde det også som mer behagelig å kartlegge, da man kunne gå tettere på hyttene uten at det var sjenerende for hyttefolket. Ulempen var at tiltak som kan være ulovlig etter friluftsløven, slik som blomsterpotter, hagemøbler, badedyr, kajakklagring og andre tiltak som gjør strandsonen mer privatisert, ikke var satt ut ennå. Prosjektgruppa har i etterkant av kartleggingen mottatt henvendelse fra områder som har blitt kartlagt, og som i etterkant har blitt privatisert.

2.2 INNMELDING I KARTLØSNING FOR PUBLIKUM

Prosjektgruppa er godt fornøyd med hvordan registreringsløsningen for publikum fungerte. Det kom inn flere tips enn først antatt. Selv om det i tilknytning til avisartikler om prosjektet var noe misnøye rundt kommunens løsning, og at dette ble oppfattet som angiveri, var tipsene som kom inn nyttige. Tipsene var stort sett anonyme, men inneholdt likevel god informasjon om diverse tiltak og installasjoner.

Det kunne med fordel vært informert om kartløsningen lengre tid i forkant av feltkartleggingen, for å kunne få undersøkt flere av tipsene som kom inn.

2.3 FORELØPIG EVALUERING AV FUNN

Det var samlet sett nokså mange funn som ble registrert, spesielt på Skjæløy og Engelsvikøya. På grunn av at deler av strandsonen, spesielt langs Elingårdskilen, ikke er framkommelig grunnet topografi, vurderes det som enda viktigere at allmenheten har anledning til å ferdes langs kysten i resterende områder.

Flere av funnene skaper usikkerhet for allmenheten rundt hvorvidt man kan ferdes i området eller ikke. Eksempler på dette er porter og bommer inn til hyttefelt og enkelteiendommer. Noen av portene sto åpne på kartleggingstidspunktet, men det er usikkert om de til vanlig er lukket. Det var ingen skilt på portene og bommene som forteller noe om hvorvidt man kunne ferdes der. Hyttefolket er trolig godt kjent med hvilke regler som gjelder i området, men for turfolk gir det en usikkerhet.

Prosjektgruppa observerte også mange tilfeller av hytter plassert i 100-metersbeltet, hvor uteplassen tilknyttet hytta var blitt veldig stor. Det var både jacuzzi, plattinger med hagemøbler, badstue, flaggstenger og lignende i god avstand fra hytta. Det var også flere opparbeidete gressplener, og tilfeller hvor det var synlig at det har gått sti over plener tidligere, men som nå er sådd eller plantet til slik at stien ikke lenger er synlig.

3 Forslag til videre oppfølging

3.1 GJENNOMFØRING AV EN STØRRE UTREDNING

Gjennomføring av en større utredning i kommunen vil være ressurskrevende. Kartleggingen i seg selv, inkludert forberedelser, tar tid, men det vil være mest tidkrevende å følge opp og saksbehandle ferdselshindringene man har registrert.

I pilotprosjektet ble det registrert 152 ferdselshindringer på en strekning på 31,6 km. Strekningen som inngår i pilotprosjektet er et av områdene kommunen de siste årene har mottatt flest henvendelser om, og denne strekningen er derfor vurdert til å ikke være helt representativ for ferdselemulighetene langs hele kysten i resten av kommunen.

Totalt består Fredrikstad kommune av 194,4 km kystlinje på fastlandet, fordelt på følgende kommunedeler:

- Onsøy 90,8 km
- Kråkerøy 38,3 km
- Torsnes 65,3 km

Kommunen mottar årlig flest henvendelser tilknyttet ferdselshindringer i Onsøy og deretter Kråkerøy. Det er et lavere antall henvendelser i Torsnes. Etter at pilotprosjektet er gjennomført gjenstår det ca. 162,8 km kystlinje på fastlandet som ikke er kartlagt. Om man hadde støtt på ferdselshindringer like hyppig som i pilotprosjektet ville det blitt ytterligere 783 registreringer som måtte følges opp. Prosjektgruppen tror derimot at det er mer nærliggende å tro at det på resterende strekning er rundt 400-500 ferdselshindringer.

Det er svært vanskelig å estimere tidsbruk for oppfølging av ett ferdselshinder. Arbeidet vil bestå i å finne ut om det er gitt tillatelse til tiltaket etter plan- og bygningsloven, og om dette ikke foreligger må man vurdere om saken skal følges opp etter plan- og bygningsloven og/eller friluftsløven, for deretter å igangsette dialog med grunneier. Flere saker kan gå videre til retten om kommunen og grunneier ikke enes om en løsning.

Utredning av ferdselshindringer i hele Fredrikstad kommune vil kreve ressurser. Kommunen må derfor fastsette et ambisjonsnivå med tanke på om det er ønskelig med systematisk kartlegging og hvilke saker som skal prioriteres for oppfølging.

Dersom arbeidet skal intensiveres anbefales følgende tilnærminger:

1. VIDERE KARTLEGGING

Gjennomføring av videre kartlegging kan utføres av to-tre personer i perioden juni-august for å få kartlagt kystlinjen i hele kommunen. Det kan eksempelvis være aktuelt å engasjere studenter i studieretninger som naturforvaltning, miljørett, juss, plan- og bygningsrett eller lignende. De som skal gjennomføre arbeidet bør ha en viss kjennskap til plan- og bygningsloven og friluftsløven.

Anslått kostnad til eventuelt 3-måneders engasjementer er inntil 400 000 kroner.

Parallelt, og gjerne noe i forkant av kartleggingen, åpnes det for innmelding i kartløsningen. Publikum kan da melde inn ferdselshindringer i strandsonen i hele kommunen.

2. OPPFØLGING AV FUNN

Oppfølging av funnene etter kartleggingen vil kreve større ressurser. Nedenfor presenteres et forslag til ulike alternativer for oppfølging av registrerte ferdselshindringer.

Alle alternativene innebærer at det ansettes minst en person enten i engasjement eller fast stilling. Årlig kostnad for en stilling anslås til ca 800 000 kroner.

Fredrikstad kommune har kjennskap til at Hvaler kommune skal intensivere arbeidet sitt med ulovlighetsoppfølging i strandsonen. Om Fredrikstad kommune ønsker å satse større på oppfølging, kan det være aktuelt å samarbeide om en prosjektstilling som jobber for begge kommunene.

Alternativer for oppfølging

Prosjektgruppen presenterer her et forslag til ulike alternativer for oppfølging av registrerte ferdselshindringer. Hva som skal følges opp vil avhenge av kommunens ambisjonsnivå.

	Ingen oppfølging
	Generell henvisning til eier, ikke saksbehandling av hver sak
	Saksbehandling av ferdselshindring etter aktuelt lovverk

	Ferdselshinder	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Plan- og bygningsloven	Hytte			
	Hytte tilbygg			
	Uthus/naust			
	Brygge/stupebrett			
	Molo			
	Platting			
	Trapp/gangvei			
	Kjørevei			
	Gelender/rekkverk			
	Plen opparbeidet			
	Flaggstang			
	Lys/lykter			
	Gjerde			
	Porter			
	Murer/stengsler			
	Andre*			
Friluftloven	Skilt			
	Løse gjenstander			
	Plen opparbeidet			
	Campingvogn			
	Murer/stengsler			
	Småbåtopplag			
	Andre*			

Noen kategorier av ferdselshinder er aktuelle for oppfølging etter begge lovverk, og er derfor listet opp to ganger.

Alternativ 1 innebærer oppfølging av forholdsvis få kategorier av ferdselshindre. Dette er det laveste foreslåtte ambisjonsnivået. I dette alternativet følges det primært opp ferdselshindre det ble gjort flest funn av i pilotprosjektet, og som det anses som viktig å følge opp. Tre kategorier foreslås kun fulgt opp med informasjon til grunneier og seks kategorier følges opp gjennom saksbehandling. Dette vil til en viss grad kunne gjøre strandsonen mer tilgjengelig for allmenheten enn den er i dag. Anslått ressursbehov er 1 årsverk i 3 år.

Alternativ 2 innebærer at man øker antall kategorier av ferdselshindre som følges opp. Dette alternativet innebærer at fire kategorier med ferdselshindre følges opp med en generell henvisning til grunneier om at tiltaket er ulovlig. Videre foreslås det oppfølging gjennom saksbehandling av ti kategorier med ferdselshindre. Anslått ressursbehov er 2 årsverk i 3 år.

Alternativ 3 inkluderer oppfølging av alle kategorier av ferdselshindre. Dette er det høyeste ambisjonsnivået, hvor man saksbehandler hvert enkelt ferdselshinder etter aktuelt lovverk. I dette alternativet inkluderes alle 20 kategorier med hindre. Anslått ressursbehov er 1 årsverk i fast stilling.

* Kategorien «andre» er en samlegruppe av ferdselshindre som ikke passer inn de andre gruppene, kan være søppel, strategisk plasserte vedlagre, små badestiger etc. Inkluderer også tilfeller hvor det var svært mange ulike type ferdselshindre som samlet sett gjorde området privatisert.

