

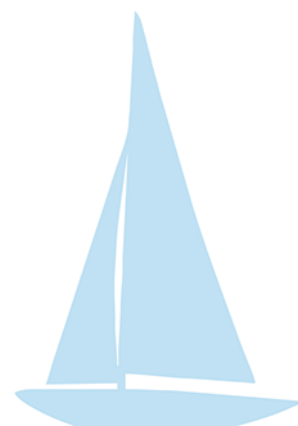


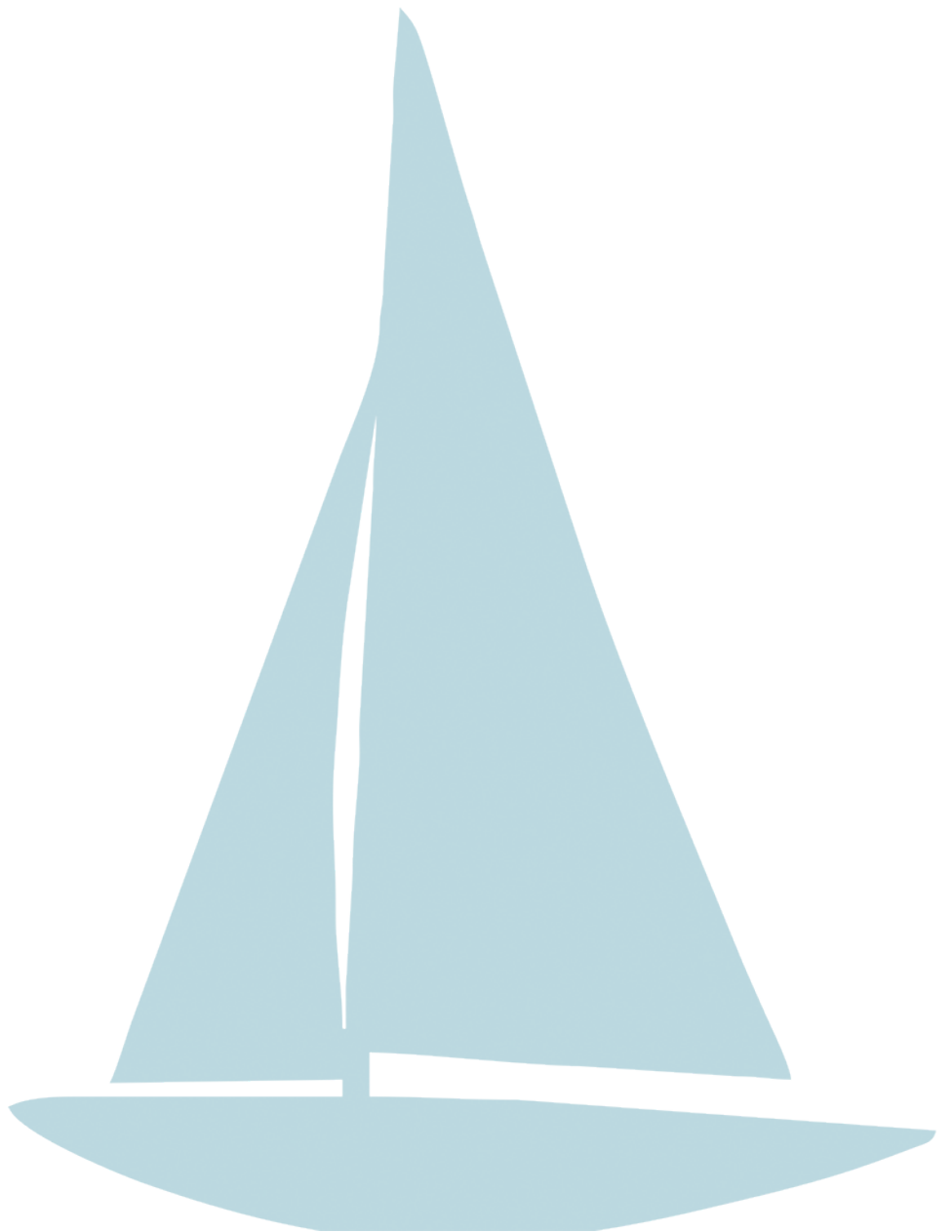
FREDRIKSTAD KOMMUNE



# Ferdselshindringer i strandsonen

RAPPORT FRA KARTLEGGING I 2022 OG 2023





# Innhold

Innledning	3
<b>1. Del 1 Organisering og gjennomføring</b>	<b>4</b>
1 Mål og organisering	5
2 Regelverket	6
3 Gjennomføring av kartlegging	7
<b>2. Del 2 Resultat fra kartleggingen</b>	<b>9</b>
1 Oppsummering av kartleggingen	10
2 Onsøy	12
3 Kråkerøy	15
4 Torsnes og Borge	17
5 Veien videre	18

# Innledning

Fredrikstad kommunes planstrategi 2021–2023 fastslår at det skal utarbeides en statusrapport om hindre i strandsonen. En kartlegging er gjennomført i 2022 og 2023.

I denne rapporten beskrives arbeidsprosessen og hvilke funn som er gjort.



# Del 1

## Organisering og gjennomføring



# 1 Mål og organisering

## 1.1 AMBISJONSNIVÅ OG EGENDEFINERTE MÅL

Målet med kartleggingen har vært å undersøke hvor tilgjengelig strandsonen (100-metersbeltet) i Fredrikstad er for allmenheten. Antall registrerte ferdselshindringer vil kunne si noe om hvordan det er å bruke strandsonen.

Det har også vært et mål å 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.

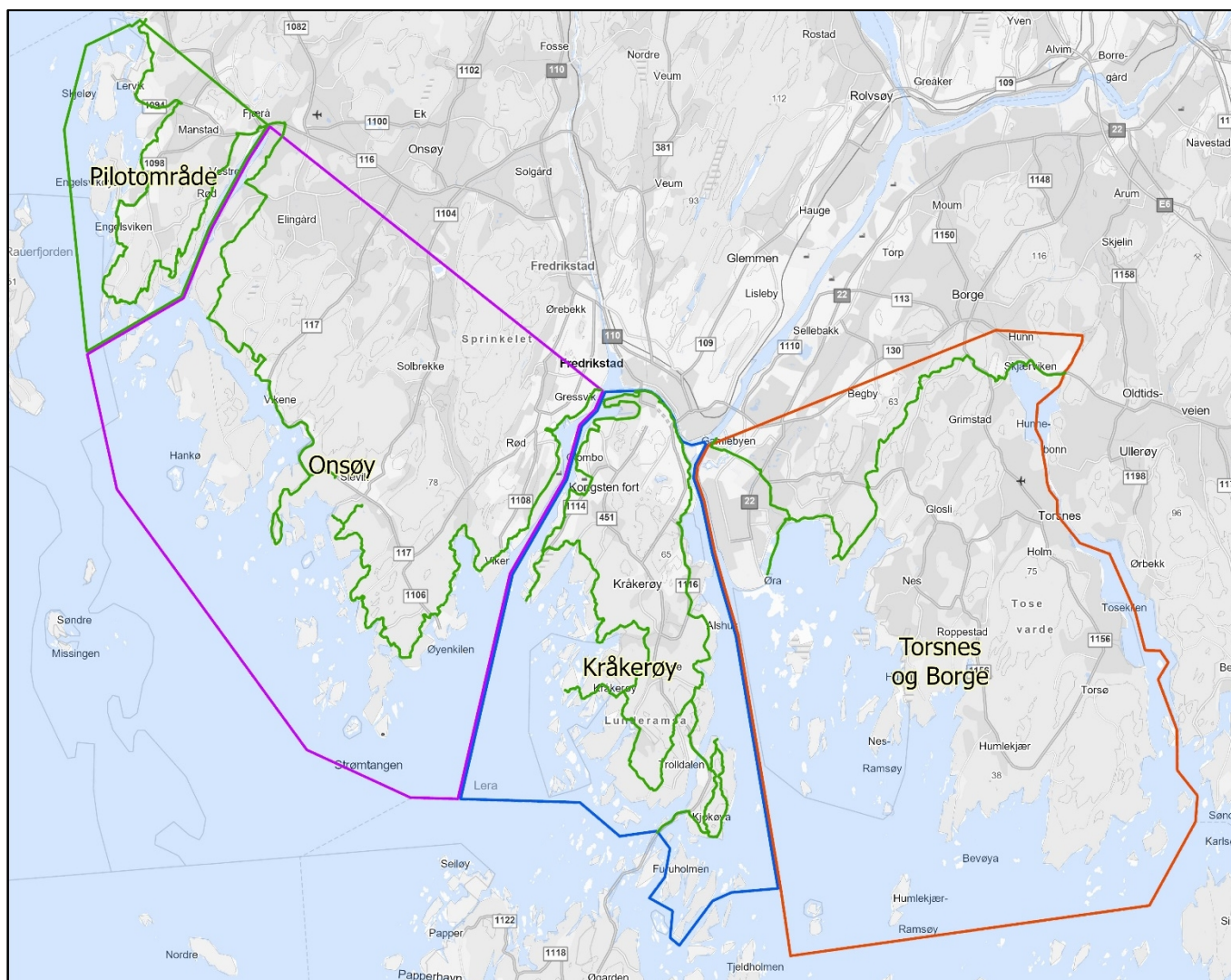
Kartleggingsrapporten danner grunnlaget for et eventuelt videre arbeid med å vurdere om ferdselshindringer er lovlige eller ulovlige, og hvordan kommunen kan følge opp eventuelle ulovligheter.

## 2.2 ORGANISERING

Prosjektet om ferdselshindringer i strandsonen er gjennomført av Fredrikstad kommune ved Seksjon for kultur, miljø og byutvikling. Fra midten av mai til midten av august 2023, har to medarbeidere ansatt på engasjement kartlagt hele 100-metersbeltet i Fredrikstad, med unntak av området som ble kartlagt som del av et pilotprosjekt i 2022 (Saltnes-Elingårdskilen).

## 2.3 KARTLEGGINGSOMRÅDE

Kartleggingsområdet inkluderer 100-metersbeltet i Onsøy, Kråkerøy, Torsnes og Borge (figur 1). I Onsøy er øya Hankø inkludert, og på Kråkerøy er Kjøkøy inkludert. Ut over disse øyene, er det av praktiske årsaker ikke kartlagt eventuelle hindre på øyer i skjærgården. Strekningen Saltnes til Elingårdskilen ble kartlagt gjennom et pilotprosjekt i 2022.



Figur 1 Kart over delområdene i strandsonekartleggingen. Grønn markering viser kyststien

## 2 Regelverket

Både frilufsloven 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, jamfør plan- og bygningslovens § 1-8 annet ledd. Denne definisjonen er lagt til grunn for avgrensningen av områder for kartlegging av ferdselshindre.

### 2.2 FRILUFTSLOVEN

Allemannsretten, hjemlet i frilufsloven, 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 frilufsloven 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 veileder<sup>1</sup>, kunne være blant annet gjerder, hekker, steiner, bomber, båter på land,

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

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

### INNMARK OG UTMARK

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

Innmark er gårdsplass, hustomt, dyrket mark, engslått og kulturbeite samt liknende områder hvor allmennhetens 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.

---

Kartlegging av ferdselshindre i strandsonen. Håndbok 26-2004.

<sup>1</sup> Direktoratet for naturforvaltning 2004.

# 3 Gjennomføring av kartlegging

Kartleggingen har blitt gjennomført etter metoden som ble fastsatt i pilotprosjektet i 2022. **Metodevalg og kartleggingsstrategi kan leses om i del 1 – kapittel 3 i Ferdselshindringer i Strandsonen – Rapport fra pilotprosjekt 2022 og forslag til videre oppfølging.**

## 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 i perioden fra 21. mai til 14. juli, med to representanter fra kommunen. Representantene gikk i par og kartla sammen. Dette ga god faglig diskusjon og var nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker da mye av terrenget var svært kupert. Det ble benyttet registreringer fra grovkartleggingen (omtalt i neste avsnitt), fra en tidligere kartlegging i 2002, og tips i kartløsningen fra publikum, til å undersøke enkelte områder ekstra nøye.**

**Det ble i pilotprosjektet i 2022 utarbeidet en ArcGIS-kartløsning for registrering av ferdselshindringer. Denne er benyttet videre i kartleggingen. Det samme gjaldt den digitale løsningen hvor allmenheten kunne melde inn mulige ulovligheter.**

## 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.**

**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 524 registreringer i grovkartleggingen av alt fra båttopplagring, plattinger, gjerder, hekker, hagemøbler og lignende. Det ble gjennomgått registreringer med oppfølging fra kartleggingen i 2002 og markert i kartet de hindringene som fortsatt kunne være tilstede. Basert på grovkartleggingen ble det ikke lagt opp til kartlegging av enkeltområder i Torsnes som var helt uten bebyggelse og inngrep.**

**Det ble brukt om lag 30 timer totalt på grovkartleggingen.**

## ORIENTERING AV PUBLIKUM OG GRUNNEIERE

Kommunen orienterte publikum om kartleggingsprosjektet gjennom kommunens hjemmesider og Facebooksider. Lokalpressen med Demokraten og Fredriksstad Blad omtalte prosjektet.

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



### 3.3 GRUPPERING AV FERDSELSHINDRE

Kartleggingen ble foretatt etter samme grupperinger som i pilotprosjektet i 2022. 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 fram til hytter opparbeidet til en kjørbær standard eller veier 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. Kategorien ble i 2023 også benyttet til å markere eiendommer med svært mange privatiserende tiltak.

# Del 2

## Resultat fra kartleggingen



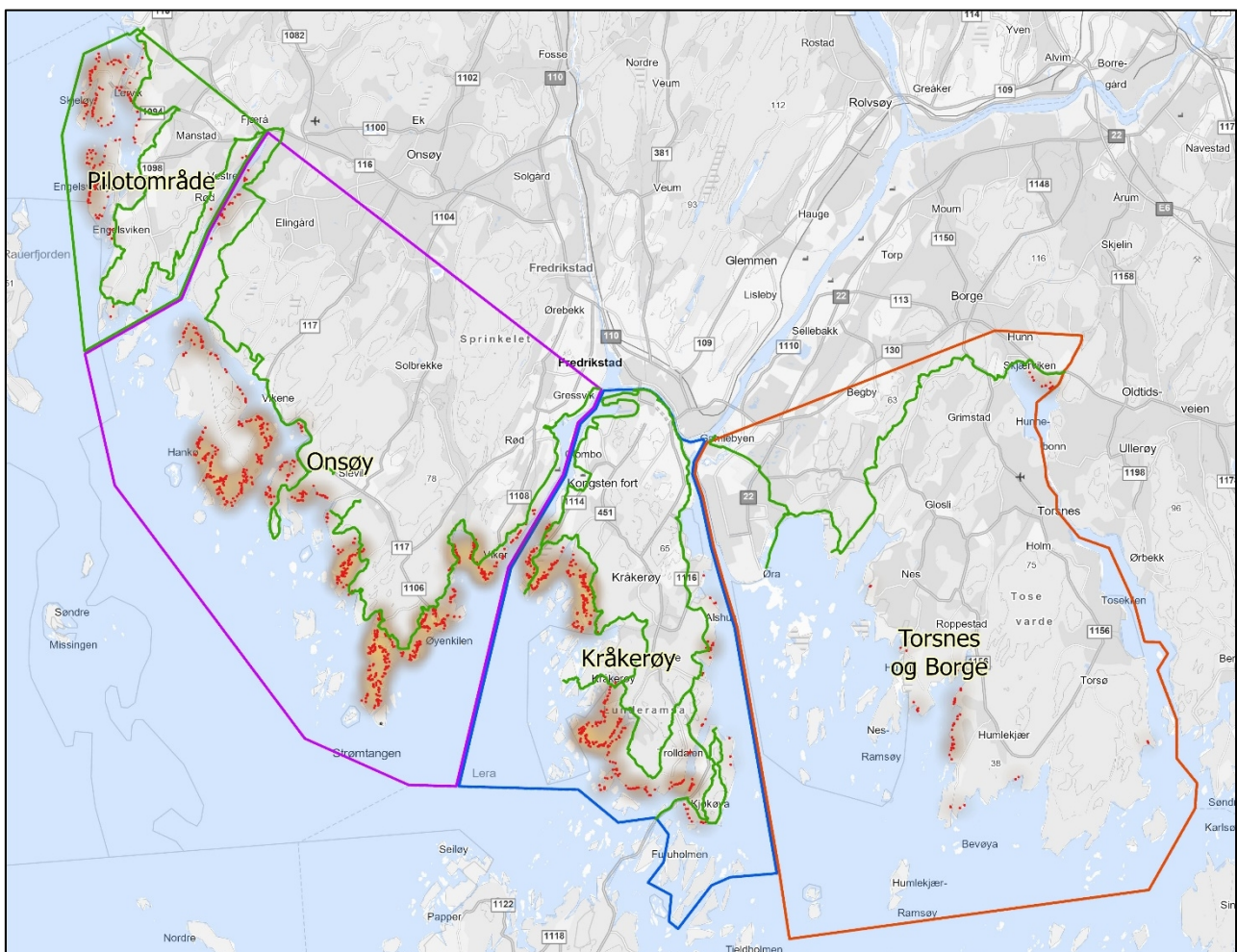
# 1 Oppsummering av kartleggingen

## 1.1 OPPLEVELSE AV ALLMENT TILGJENGELIG STRANDSONE

Tilgjengeligheten i Fredrikstad varierer stort i de ulike kommunedelene. Det ble registrert **1233 ferdselshindringer** langs kysten fra Elingårdkilen til Skjærviken, en strekning på omtrent 146 kilometer. Gjennomsnittlig møtte kartleggerne på en **ferdselshindring hver 119. meter under** arbeidet. Det ble registrert **flest ferdshindring i kategorien «Løse gjenstander»**, slik som sittegrupper, blomsterpotter, småbåter og lignende. Oppsummert framstår Hankø og deler av Onsøy som de mest privatiserte områdene. Onsøy er også preget av kupert terreng som gjør deler av området utilgjengelig. Kråkerøy, Kjøkøy og Torsnes har stort sett god framkommelighet for allmenheten, og et lettere terreng å ta seg fram i.

Kyststien i Fredrikstad går for det meste utenfor 100-metersbeltet. I Onsøy flettes kyststien inn og ut av strandsonen, og er delområdet hvor man kan

gå lengst på kyststien innenfor 100-metersbeltet, enda det oftest er korte strekninger. Utenom kyststien er det begrenset med stinetteverk i Onsøy, men det er likevel mulig å ta seg fram over svaberget flere steder utenom hyttefeltene. På Kråkerøy er det lite av kyststien som går innenfor 100-metersbeltet. På vestsiden er det likevel enkelt å ta seg fram langs kysten grunnet store og gode stinettverk både i skogen og i hyttefelt. Østsiden av Kråkerøy har mer utilgjengelig topografi og mye av bebyggelsen i 100-metersbeltet er boligfelt. På østsiden av Fredrikstad går kyststien fra Pernestangen til Skjærviken, og dermed ikke gjennom Torsnes. I Torsnes er stinettverket hovedsakelig lagt til skogsterreng og dermed utenfor 100-metersbeltet. Med unntak av i og rundt hyttefelt er det lite turstier i strandsonen.



**Figur 2** Kart over delområdene i strandsonekartleggingen av Fredrikstad Kommune. De røde markeringene er ferdshindringer registrert i felt. Kyststien er markert i grønt.

## 1.2 REGISTRERINGER FRA FELTKARTLEGGINGEN

Det ble totalt registrert 1385 ferdselshindringer i strandsonen i Fredrikstad, inkludert ferdselshindringene i pilotprosjektet (152 ferdselshindre). **Fredrikstad har en kystlinje på omtrent 176 km, og man vil derfor i snitt møte på en ferdselshindring hver 127. meter når man ferdes i strandsonen.** I tabell 1 kan man se antall ferdselshindringer i de ulike kategoriene. Figur 3 viser prosentvis andel ferdselshindringer i de ulike kommunedelene.

Tabell 1 Antall registrerte ferdselshindringer i Fredrikstad fordelt på kategori.

Ferdselshinder	Antall
Hytte	2
Hytte tilbygg	11
Uthus/naust	3
Brygge/stupebrett	53
Molo	7
Platting	145
Trapp/gangvei	88
Gelender/rekkverk	33
Flaggstang	84
Lys/lykter	23
Gjerde	163
Porter	34
Skilt	25
Løse gjenstander	252
Plen opparbeidet	168
Campingvogn	2
Kjørevei	0
Småbåtopplag	65
Murer/stengsler	27
Andre	200
<b>Totalt</b>	<b>1385</b>

## 1.3 TIPS FRA PUBLIKUM OG FORENINGER

**Fredrikstad kommune brukte en digital innspillsløsning for å motta tips fra publikum.** Innspillsløsningen ble omtalt i orienteringen som ble lagt ut på nett- og Facebooksiden til kommunen. Det ble også postet et eget innlegg på Facebooksiden som oppfordret publikum til å komme med innspill. Det kom inn mange tips til kartleggingen i 2023. **Tipsene som kom inn var til god hjelp for kartleggerne og kunne enkelt følges opp i felt.**

Kommunen mottok **107 tips** om ferdselshindringer i registreringsløsningen, hvorav **98 av tipsene var sendt inn anonymt.** En stor andel av tipsene dreier seg om de samme områdene, og der det er mottatt tips er det ofte flere tips per tiltak. Det kom inn fire tips om Kråkerøy, seks tips om Torsnes og Borge, ett tips om Hvaler kommune og 96 tips i Onsøy.

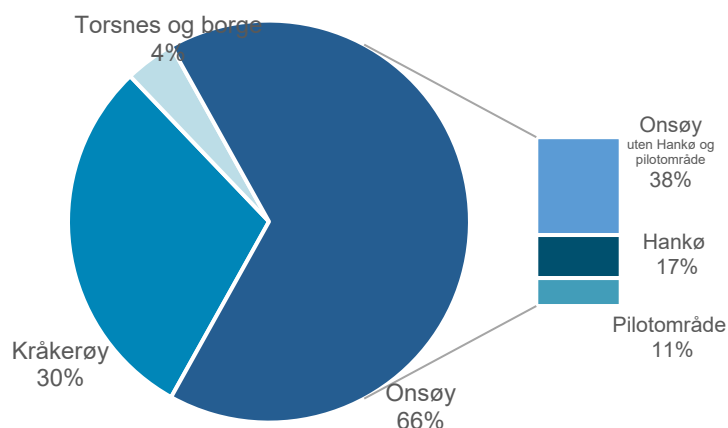
Mange av tipsene som er mottatt er sammenfallende med det som kartleggerne registrerte under feltkartleggingen.

**Underveis i feltarbeidet fikk kartleggerne også muntlige tips og orienteringer fra grunneiere og andre forbipasserende. Dette var ofte til god hjelp, og kartleggerne fikk et bedre innblikk i lokal historie og endringer i landskap og bebyggelse.**

## 1.3 TIDSBRUK

Tiden brukt på kartleggingen fordeles på forarbeid, feltarbeid og etterarbeid. **Forarbeidet bestod av grovkartlegging og er estimert til ca. 30 timers arbeid. Arbeidet ble utført av én person. Kartleggingen i felt har totalt tatt ca. 106 timer per person, ikke medregnet pauser. I etterarbeidet inngår utarbeiding av rapport, samt ekstra befaringer og oppfølging av innsendte tips fra publikum. Etterarbeidet tok ca. 50 timer.**

### ANDEL FERDSELSHINDRE PER KOMMUNEDEL

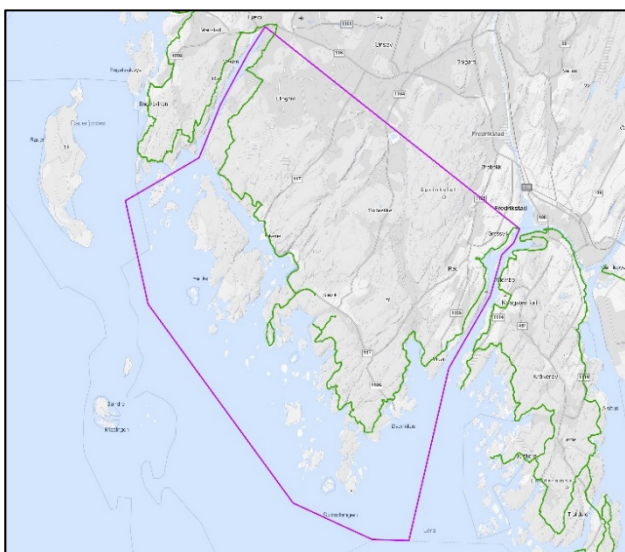


Figur 3 Prosentvis andel ferdselshindre fordelt på kommunedeler i Fredrikstad. Under Kråkerøy er også Kjøkøy som alene utgjorde 2 % av totalt antall hindre.

## 2 Onsøy

Onsøy består av strekninger som oppleves svært privatisert, men også strekninger med god framkommelighet for allmennheten. I tettbygde hyttefelt ble det registrert mange private avvisere og ferdse i disse områdene kan av publikum oppleves ubehagelig.

Det er få gode turstier i 100-metersbeltet i Onsøy. Store deler av kyststien går utenfor strandsonen, og stiene i og rundt hyttefeltene framstår enten private eller slutter brått. Det er også flere strekninger som framstår utilgjengelige grunnet vanskelig og lite framkommelig terreng.



**Figur 4** Delområde Onsøy uten pilotområdet er markert i lilla. Kyststien er markert i grønt.

Etter kartleggingen i 2002 ble 105 ferdselshindre fulgt opp med brev fra kommunen. Alle hindrene ble lagt inn i grovkartleggingen, med mindre det forelå dokumentasjon på endring. Mange av markeringene ble gjenfunnet og registrert på nytt, og gjenfunn fra 2002-kartleggingen var særlig gjerdestolper som stod igjen der grunneier har fått beskjed om å fjerne hele gjerdet. Videre var det gjerder og hekker som hovedsakelig ble registrert på nytt.

Det ble totalt gjort 766 registreringer av ferdselshindringer i Onsøy feltkartleggingen. Det ble registrert flest hindre i kategoriene «Andre» og «Løse gjenstander» (tabell 2). «Andre» er en samlegruppe for tiltak som ikke passer inn i de andre kategoriene. Kategorien ble i hovedsak benyttet når det var flere ferdselshindre på samme eiendom. Det ble også observert gjerder for å unngå beiting på plenen av gjess.

**Tabell 2** Antall registrerte ferdselshindringer i Onsøy, inkludert Hankø, fordelt på kategori.

Ferdselshinder	Antall
Hytte tilbygg	8
Uthus/naust	3
Brygge/stupebrett	24
Molo	5
Platting	81
Trapp/gangvei	59
Gelender/rekkverk	24
Flaggstang	42
Lys/lykter	13
Gjerde	95
Porter	18
Skilt	16
Løse gjenstander	111
Plen opparbeidet	99
Campingvogn	1
Småbåtopplag	30
Murer/stengsler	14
Andre	123
<b>Totalt</b>	<b>766</b>



**Figur 5** Gjerde satt opp for å holde unna beitende gjess.

## VIKANE

I og ved Vikane oppleves ikke boligene eller området rundt som privatisert. Dette skyldes at det ikke er naturlig å skulle ferdes andre steder enn på kyststien, som går langs en bilvei.

## SLEVIKKILEN

Det er vanskelig å ferdes i vannkanten rundt Slevikkilen, både på grunn av topografi, men også grunnet privatiserende tiltak i vannkanten. Det er mottatt 47 innspill i Buvika, Slevik. Flertallet av henvendelsene dreier seg om turgåere som har blitt henvist bort fra området. Kommunen har fulgt opp sak om ferdsel forbi hyttene i dette området, og det har blitt konkludert med at ferdsel ikke er tillatt etter friluftsløven.

## RAKHOLMEN

Rakholmen er en liten holme med få eiendommer, men likevel fikk kommunen inn fire innspill fra publikum om ferdselshindre på holmen. Under feltkartleggingen opplevdes store deler av holmen som utilgjengelig for allmenheten grunnet ulike privatiserende tiltak.

## TORGAUTEN

Torgauten har et lettgått terreng og tilgjengelig topografi, samt lav grad av private avvisere rundt eiendommene. Kyststien går ikke utom Torgautøyene, men det er et godt nettverk av turstier som gjør ferdsel tilgjengelig for allmenheten. Kommunen mottok flere innspill fra publikum om området. Blant annet ble det nevnt i innspillene at flere steder på Torgautøyene blir naturlige kløfter i fjellet fylt igjen for å anlegge plen rundt hyttene. Dette samsvarer med hva kartleggerne observerte i felt.

Den kommunale badeplassen Foten må passeres for å nå Torgautøyene. Ved badeplassen er det toaletter, dusj, benker og kiosk. Sett sammen med stinettverket på Torgautøyene framstår hele området som godt tilgjengelig for allmenheten.

Langs Hubukta og Lundebukta blir graden av framkommelighet mer varierende. Topografien går fra relativt flatt til bratte kanter mot enden av strekningen. Dette gjør at områdene rundt hyttene føles mindre privatiserte, men det er begrenset framkommeligheten langs vannet.

## ØYENKILEN

På vestsiden av bukta langs med havna er det svært utilgjengelig og vanskelig å ferdes utenom kyststien. Kyststien er lagt til bilveien bak boligene. Strekningen er preget av gamle gjerder og gjerdestolper, hvorav mange stammer fra 2. verdenskrig.

På østsiden av Øyenkilen, ut mot Lera, er det få ferdselshindringer og det er tilgjengelig for allmenheten å ferdes over svaberget. På svaberget ut mot Lera er det kommunal badeplass.



Figur 6 Gjerde med skilt om "privat" område

## STENSVIK

På Stensvik var den umiddelbare strandkanten sterkt preget av private avvisere rundt hyttene. Det var mange løse gjenstander og noen plener som gjorde det både ubehagelig og uframkommelig langs vannkanten.

Kyststien går mellom hyttene og midt i 100-meters beltet slik at det er tilgjengelig for allmenheten å ferdes på strekningen. Adkomsten til vannet er likevel begrenset på strekningen mot Fjellskilen, men det er offentlige badestrand mot Kilegrunnen.



Figur 7 Lykt langt fra hytte virker som privat avviser.

## FARATANGEN

Ved midtre Faratangen er det kommunal badeplass og dermed åpent for allmenheten. Mellom midtre del og Faratangodden er det mange private avvisere og vanskelig å ferdes for allmenheten. Hvis man vil ferdes videre fra badeplassen går kyststien gjennom 100-metersbeltet fra vestre Faratangen mot Stensvik, eller utenom 100-metersbeltet gjennom Faratangen over til Vikerkilen.

Østre Faratangen er preget av utilgjengelig topografi og det er vanskelig å ta seg fram langs vannet. Det er få private avvisere rundt hyttene på strekningen og område framstår lite privatisert. Stinettverket mellom hyttene er noe begrenset og egner seg ikke som turstier.

## HANKØ

Strandsonen på Hankø er svært utilgjengelig for allmenn bruk og rekreasjon. Det er ingen kommunale badeplasser på øya, og det er heller ikke anlagt kyststi. Kartleggerne observerte ulike tiltak mot dådyr over hele øya, som f.eks. gjerder rundt eiendommer eller planter. Flere av disse tiltakene kunne oppleves som ferdselshindre til tross for at formålet var tydelig.

Fra Husebukta til Hankøundet og Apalvika går det sti i 100-metersbeltet, men det er veldig vanskelig å ta seg ned til vannet. Det er gjerder, hekker og plener mellom stien og vannkanten på nesten hele strekningen, og strandlinjen er svært privatisert.

Mellom Apalvika og Trosvika er det nesten ingen bebyggelse. Her er det mulig å ferdes for allmenheten, men det er kupert terreng og ingen utpregede badeplasser eller lignende. Det går stier gjennom skogen, men dette er utenfor 100-metersbeltet.

På den sørlige delen av Hankø er det tettere bebyggelse. Det er mange store plener og private avvisere rundt eiendommene. Området mellom Karibukta og Hervikundet er utilgjengelig grunnet topografi og det var vanskelig å ta seg fram over fjellet langs vannet. Det er hovedsakelig stier til hyttene som kan benyttes til turformål, men det er vanskelig å ta seg fram utenom. Fra Trosvika til Hankøbukta er det mange eiendommer nær vannkanten og stor grad av privatisering mellom eiendommene og vannet. Det oppleves derfor ubehagelig å skulle ta seg fram langs vannet i dette området. Flere steder på strekningen er det heller ikke mulig grunnet fysiske stengsler.

Kommunen mottok tre innspill fra publikum om tiltak på Hankø. Alle tipsene samsvarte med kartleggerens observasjoner i felt. Innspillene omhandlet gjerder og skilt med teksten «Privat».

Det ble gjort 234 registreringer av ferdselshindringer på Hankø. Når man ferdes i 100-metersbeltet på Hankø møter man på en ferdselshindring omtrent hver 42 meter. Det ble registrert flest ferdselshindre i kategoriene «Plen opparbeidet» og «Andre».



Figur 8 "Privat" malt på fjell

## PILOTPROSJEKT 2022

Pilotprosjektet i 2022 omfattet strandsonen fra Saltnes til Elingårdskilen i Onsøy. Det var svært varierende hvor tilgjengelig strandsonen for allmenheten. 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». Oppsummert framstod 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. Det ble registrert 13 porter i pilotprosjektet, som var med å skape en usikkerhet på om man kan ferdes videre inn i området. Det var også usikkert hvorvidt disse portene som regel er lukket eller er åpne. Funnene i pilotprosjektet er nærmere beskrevet i *Ferdselshindringer i Strandsonen – Rapport fra pilotprosjekt 2022 og forslag til videre oppfølging*.

# 3 Kråkerøy

Kråkerøy i sin helhet framstår som svært tilgjengelig for allmennheten. Framkommeligheten er god stort sett rundt hele øya, med noen få unntak grunnet topografi eller siv og våtmark. Det er gode stinettverk langs hele kysten, og mange store områder som egner seg godt til rekreasjon. Det er likevel noen områder som er preget av privatisering, og det er løse gjenstander rundt hyttene som utgjør hovedvekten av privatiseringen.

Fra kartleggingen i 2002 ble 45 ferdselshindre på Kråkerøy, og 6 hindre på Kjøkøy, fulgt opp i etterkant. Byggesaker er ikke medregnet. Ferdselshindrene ble markert under grovkartleggingen for årets prosjekt, og kun et fåtall ble gjenfunnet under feltarbeidet.

Det kom inn fire innspill fra publikum om ferdselshindre på Kråkerøy. Alle samsvarte med kartleggernes observasjoner i felt.

Det ble gjort 413 registreringer av ferdselshindringer på Kråkerøy og Kjøkøy.

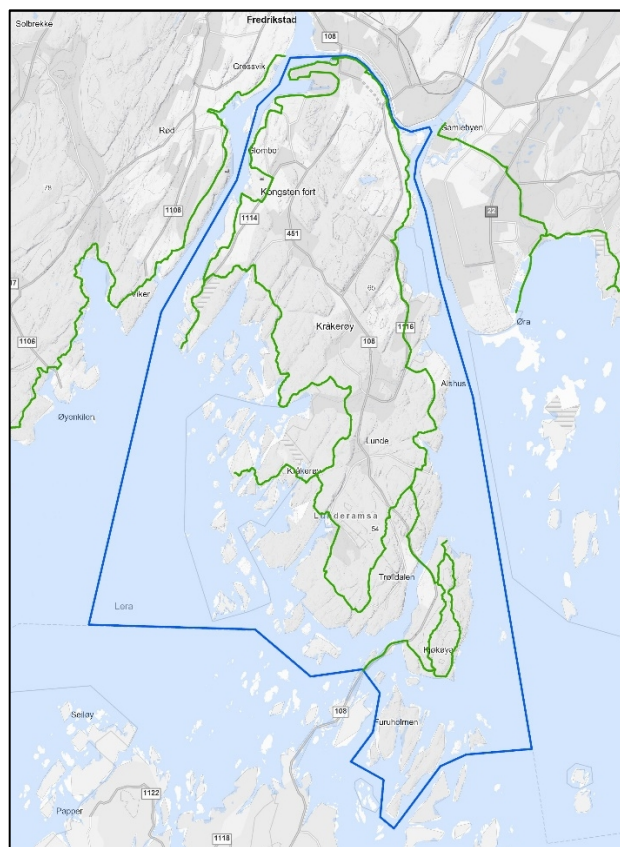
Tabell 3 Antall registrerte ferdselshindringer på Kråkerøy og Kjøkøy fordelt på kategori.

Ferdselshinder	Antall
Hytte tilbygg	2
Brygge/stupebrett	13
Molo	2
Platting	48
Trapp/gangvei	19
Gelender/rekkverk	7
Flaggstang	35
Lys/lykter	7
Gjerde	41
Porter	3
Skilt	3
Løse gjenstander	106
Plen opparbeidet	47
Campingvogn	1
Småbåtopplag	21
Murer/stengsler	10
Andre	46
<b>Totalt</b>	<b>413</b>

## LANGØYA

I 100-metersbeltet på Langøya er det stor forekomst av hytter og hyttefelt. Likevel er det enkelt å ferdes grunnet stort og godt stinettverk. Det går kyststi på vestsiden av Langøya. Nesten hele kyststien ligger innenfor 100-metersbeltet og dette bidrar til den allmenne tilgjengeligheten. På østsiden er det ikke anlagt kyststi, men det er gode stinettverk gjennom skogen, og dermed enkelt å ferdes i strandsonen. Topografien tillater ikke ferdsel langs vannkanten på østsiden av Langøya.

Det ble registrert en del ferdselshindringer på Langøya, men det oppleves likevel ikke ubehagelig å ferdes. Det er i all hovedsak private avvisere som sittegrupper og benker rundt hyttene som ble registrert som ferdselshindre.



Figur 9 Delområde Kråkerøy er markert i blått. Kyststien er markert i grønt.





*Figur 10 Sittegruppe plassert på strand i gangvei mot hytte*

### **KAHOLMEN**

Hele strandsonen på Kaholmen er tett bebygd av hytter. Langs Bjørnevågkilen er det vanskelig å ta seg til vannet blant hyttene, og det framstår heller ikke tilgjengelig å oppholde seg i vannkanten. Det går gode stier over hele halvøya, så det er fullt mulig å gå tur innenfor 100-metersbeltet. På odden ved Tjuvebukta framstår det tilgjengelig å oppholde seg på svaberget. Det er lengre avstander mellom hyttene og vannkanten, og lite private avvisere. Langs Sandbukta mot Femdalsund er adkomsten til vannet begrenset, men også her er det gode stier å benytte seg av i bakkant av hyttene. Kyststien går fra Femdalsund gjennom Eidet og videre mot Bjørnevågen, og går ikke utom Kaholmen.

### **TROLLDALEN OG TANGEN**

Eiendommene i Trolldalen er alle del av et boligfelt. Det er enkelt å ferdes langs veien og mellom hus og hytter, og strandsonen framstår åpen grunnet bådhavn. Det er et kort strekke som er utilgjengeliggjort av gjerder og private avvisere. Det er vanskelig å ta seg fram i terrenget langs vannet i Trolldalen, og det virker derfor mer naturlig å bruke badeplassen på Tangen som rekreasjonsområde.

På Tangen er det kommunal badeplass med parkeringsmuligheter, toaletter og benker. Kyststien ligger utenfor 100-metersbeltet her, men det er småstier som kobles på kyststien fra badeplassen. Utover badeplassen framstår ikke strandsonen på Tangen som tilgjengelig for allmenheten. Det er hovedsakelig helårsboliger i området hvor tomter og hager framstår svært private med gjerder og opparbeidede plener.

### **BJØRNEVÅGTANGEN OG TYTTEBÆRTANGEN**

Fra Bjørnevågkilen til Bjørnevågtangen er det få private avvisere og greit å ferdes for allmenheten. Det er noe vanskelig terreng langs vannet, men det er mulig å forsere. Videre mot Tyttebærtangen er det et godt stinettverk i hyttefeltet, men stiene

krysser inn og ut av 100-metersbeltet. Det er mulig å ta seg fram langs vannkanten i ganske lange strekker mellom Bjørnevågtangen og Tyttebærtangen, men det blir svært kupert terreng mellom Tyttebærtangen og Tangen.

Gjennom innspillsløsningen mottok kommunen tips om gjerder som hindret adkomst til vannet ved Tyttebærtangen. Denne henvendelsen stemte med det kartleggerne observerte i feltarbeidet.

### **ALSHUS OG KALLERAODDEN**

På østsiden av Kråkerøy ved Alshus og Kalleraodden er eiendommene langs kysten plassert i boligfelt. Det er både bil- og gangvei mellom husene, og det er dermed god framkommelighet langs kysten.



*Figur 11 Skilt med "privat" holder allmenheten unna sti til hytte.*

### **KJØKØY**

Kjøkøy framstår også som svært framkommelig. Østsiden av øya har nærmest ingen bebyggelse i strandsonen, men heller et godt utbedret stinettverk. Det går også kyststi på østsiden av øya. På vestsiden av Kjøkøy er det utbygd hytter og hus i strandsonen, men likevel god framkommelighet mellom og rundt eiendommene. Unntaksvis er det noen eiendommer som avgrensner tilgangen til strandsonen, men det generelle inntrykket av Kjøkøy er god framkommelighet.

Det ble gjort 25 registreringer av ferdselshindringer på Kjøkøy.



*Figur 12 Gamle gjerdestolper.*

# 4 Torsnes og Borge

I Torsnes er det lite bebyggelse langs strandlinjen, med unntak av noen få strekninger. Selv i de bebygde områdene framstår Torsnes som svært tilgjengelig for allmenheten, med gode stinettverk i og mellom hyttefeltene. Noen områder er preget av utilgjengelig vegetasjon og dyrket mark, og framstår derfor ikke som turterreng.

Kyststien er lagt utenom Torsnes, men det finnes flere andre gode stier i kommunedelen. De fleste av disse går i skogsterreng og utenom 100-metersbeltet.

Det ble ikke registrert hindre fra 2002-kartleggingen under grovkartleggingen, da disse tidligere har blitt fulgt opp. Fra innspillsløsningen mottok kommunen seks tips om Torsnes og Borge, hvorav to tips ble registrert i felt.

Det ble gjort 56 registreringer av ferdselshindringer i Torsnes og Borge.

Tabell 4 Antall registrerte ferdselshindringer i Torsnes og Borge fordelt på kategori.

Ferdselshinder	Antall
Hytte tilbygg	1
Platting	5
Trapp/gangvei	2
Gelender/rekkverk	1
Flaggstang	5
Gjerde	11
Skilt	1
Løse gjenstander	12
Plen opparbeidet	10
Småbåtopplag	3
Andre	5
<b>Totalt</b>	<b>56</b>

## HERRETANGEN

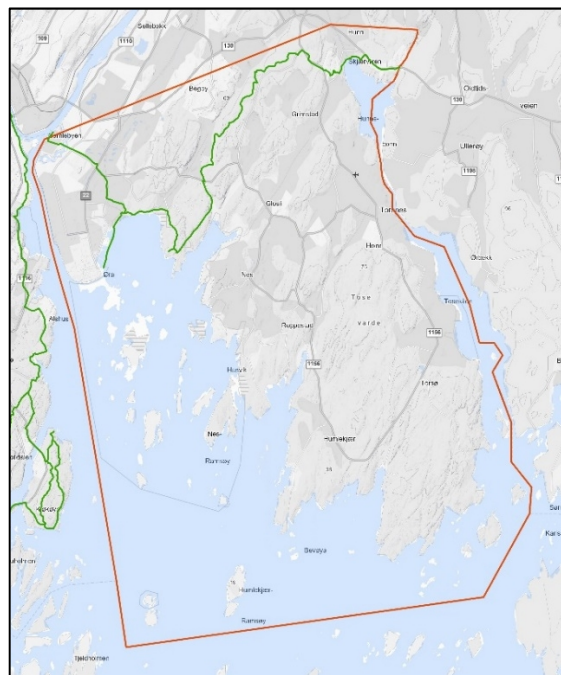
Langs Herretangen er det lav tetthet av hytter, samt en topografi som gjør det lett å ferdes både på tursti og utenom. Det går ikke kyststi gjennom dette området, men det er et godt nettverk av turstier i bakkant av 100-metersbeltet, samt i mesteparten av 100-metersbeltet. Det er en svært lav grad av privatiserende følelse gjennom dette området. Mye av dette skyldes den lave tettheten av hytter, men også det lave antallet private avvisere rundt hyttene. I tillegg ligger det en offentlig badeplass øst i området.

## ROPPESTADHOLMEN

Det er registrert få private avvisere i hyttefeltet som er på Roppestadholmen. Her går det ingen

kyststi, og det er heller ikke et stinettverk som enkelt fører ned til vannkanten. Til tross for få direkte ferdselshindre, er det meget tett mellom hyttene. Det er vanskelig å ferdes i området, og få stier som fører til vannet.

Det er en kommunal badeplass og båtforening ytterst på Roppestadholmen.



Figur 13 Delområde Torsnes og Borge er markert i rødt. Kyststien er markert i grønt.

## KILE OG HUMLEKJÆR

I 100-metersbeltet er framkommeligheten for det meste god med unntak av der hyttene ligger nærmest vannkanten. Her blir både private avvisere, men i størst grad topografien hinder for ferdsel av allmenheten da det er lite plass fra vannkant til hytte. Det er tilstedeværelse av tursti i strandsonen, men disse ender ofte i en hytte. Unntak av dette er veier som fører til offentlig badeplasser. Det er tre offentlige badeplasser, hvorav to av dem er i enden av en bilvei og en er i enden av tursti.

## SKJÆRVIKEN

For Skjærviken er det topografien som i størst grad vil hindre ferdsel. Partier med høye fjellvegger eller tett vegetasjon, spesielt nederst i strandsonen, gjør at man må snu tilbake til kyststien ovenfor 100-metersbelte eller gå langs bilveier i mellom eiendommene. Foruten om topografien er det god tilgjengelighet ned til vannkanten langs bli- og grusveiene. Foruten om noen få private avvisere, som befinner seg i størst grad nederst i strandsonen framstår ikke dette området privatisert.

## 5 Veien videre

Omfanget av ferdselshindringer viser at det er behov for oppfølging for å sikre allmennhetens tilgang til strandsonen. Kartleggingen er ferskvare, og videre håndtering av registreringene bør gjennomføres innen rimelig tid.

### Alternativer for oppfølging

Nedenfor følger alternative tilnærminger 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*				
Fritftsloven	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 0** innebærer at ulovlighetsoppfølgingen forsøkes fulgt opp som del av det arbeidet som allerede gjøres med ulovlighetsoppfølging i kommunen. Dette vil i praksis bety at kommunens arbeid med ulovlighetsoppfølging av ordinære byggesaker i vesentlig grad må prioriteres ned til fordel for hindre i strandsonen.

**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.

