



**OMRÅDEREGULERING FOR
DEL AV HANKØSUNDET
FREDRIKSTAD KOMMUNE**

Nasjonal plan-ID: 01061040

**PLANBESKRIVELSE MED
KONSEKVENsutREDNING**

Sist revidert: 09.11.2018

Vedtatt: xx.xx.xxxx



Innhold

1.0	Bakgrunn for planarbeidet	4
2.0	Overordnede føringer, planer og retningslinjer	5
2.1	Lover og sentrale retningslinjer	5
2.2	Overordnede planer	8
2.3	Kommunedelplan for Kystsonen.....	8
3.0	Reguleringsplaner	10
4.0	Eiendomsforhold.....	16
5.0	Beskrivelse av planområdet - eksisterende situasjon.....	16
5.1	Beliggenhet	16
5.2	Avgrensning av planområdet	17
5.3	Nåværende arealbruk	18
6.0	Beskrivelse av planen.	23
6.1	Arealbruk.....	23
6.2	Frittliggende småhusbebyggelse	24
6.3	Frittliggende fritidsbebyggelse.....	24
6.4	Utleiehytter.....	24
6.5	Beverting	24
6.6	Annen næring	24
6.7	Idrettsanlegg	26
6.8	Energianlegg	26
6.9	Avløpsanlegg.....	27
6.10	Seilsport-/marinaanlegg	27
6.12	Småbåtanlegg i sjø	27
6.13	Småbåtanlegg med tilhørende strandsone	29
6.14	Kjørevei.....	29
6.15	Fortau	30
6.16	Gang-/sykkelvei	30
6.17	Gangvei	30
6.18	Annen veigrunn.....	30
6.18.1	Annen veigrunn – tekn. anlegg	30
6.18.2	Annen veigrunn – grøntanlegg.....	30
6.19	Leskur.....	30
6.20	Kai	31
6.21	Kollektivholdeplass.....	31
6.22	Rasteplass.....	31
6.23	Parkeringsplass på grunnen (markparkering).....	31
6.24	Parkeringshus/anlegg i fjellhall.....	31
6.25	Friområde	31
6.26	Vegetasjonsskjerm	32
6.27	Skogbruk	32
6.28	Naturformål	32
6.29	Ferdsel	32
6.30	Farled.....	32
6.31	Bøyehavn.....	32
6.32	Naturområde i sjø	32
6.33	Vannsport	32
6.34	Badeområde.....	33
6.35	Frisikt	33
6.36	Hensynssone – landskap	33

6.37 Hensynssone – kulturmiljø.....	33
6.38 Hensynssoner – støy.....	33
6.39 Eiendomsforhold.....	33
7.0 Alternativvurderinger.....	34
8.0. Tekniske anlegg, renovasjon m.m.	34
9.0. Planprosess.....	34
9.1 Organiseringen av planarbeidet og planprosess	34
9.2 Innkomne uttalelser.....	35
10. Konsekvensutredning.....	50
10.1 Forurensning	50
10.2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger.....	53
10.3 Kulturminner og kulturmiljø.....	62
10.4 Naturens mangfold	67
10.5 Landskapsvirkning	70
10.6 Friluftsliv.....	79
10.7 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen.....	81
10.8 Tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett	83
10.9 Kriminalitetsforebygging	86
10.10 Beredskap og ulykkesrisiko/samfunnssikkerhet	89
10.11 Barn og unges oppvekstvilkår.....	96
10.12 Arkitektonisk utforming.....	100
10.13 Levekår.....	104
10.14 Konsekvenser for bebyggelse og eiendom (ekskl forslagstillernes eiendommer) ...	104
10.15 Sammendrag av konsekvensutredningen.....	105
1 Forurensning.....	105
2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	106
3 Kulturminner og kulturmiljø.....	109
4 Naturens mangfold.....	109
5 Landskapsvirkning.....	111
6 Friluftsliv	112
7 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	113
8 Tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett.....	113
9 Kriminalitetsforebygging.....	114
10 Beredskap og ulykkesrisiko/samfunnssikkerhet.....	115
11 Barn og unges oppvekstvilkår	115
12 Arkitektonisk utforming	116
13 Levekår	117
10.16 0-alternativet	118
1 Forurensning.....	118
2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	118
3 Kulturminner og kulturmiljø.....	118
4 Naturens mangfold.....	118
5 Landskapsvirkning.....	119
6 Friluftsliv	119
7 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	119
8 Tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett.....	119
9 Kriminalitetsforebygging.....	119
11 Barn og unges oppvekstvilkår	120
12 Arkitektonisk utforming	120
13 Levekår	120
10.17 Sammenligning av planlagte tiltak med 0-alternativet	121

1.0 Bakgrunn for planarbeidet

Hankøsundområdet har store naturgitte landskapskvaliteter og er et svært attraktivt område for ulike former for friluftsliv og rekreasjon. Området har en lang historikk knyttet til maritim aktivitet og reiselivsnæring og er internasjonalt kjent som en destinasjon med sterke seilsport-tradisjoner. Samtidig er området et lokalsamfunn med annen næringsvirksomhet, fastboende og et stort antall fritidsboliger.



Figur 1. Flyfoto over Hankøsundet og Vikane.

Seilsportaktiviteten er knyttet opp mot de tre hovedaktørene Fredrikstad seilforening (Andersenslippen), Hankø Yachtclub (på Hankø) og Hankø Marina AS (på Furuøy). De to første står som arrangører av regattaer i tillegg til at seilforeningen driver sin foreningsvirksomhet inkludert opplæring av unge seilere i jolleklasser. Hankø Marina fungerer med støtte-funksjoner som opptak/utsetting (kran og ramper), teknisk service og parkering. I forbindelse med siste rullering av kommunens kystsoneplan ble det spilt inn behov for opprusting og utvidelse av disse tre anleggene. Dagens seilsportsanlegg har dårlig kapasitet mht. kran, ramper, parkering og brygger - og har heller ikke de bygningsmessige fasiliteter som forventes i moderne anlegg. I de senere år har en opplevd at dette i stor grad begrenser mulighetene til å arrangere nasjonale og internasjonale regattaer, noe som i sin tur reduserer mulighetene for å ha et aktivitetsnivå som fremmer rekruttering til seilporten. Dette står i kontrast til at farvannet utenfor Hankø fortsatt regnes som et av de beste internasjonalt for avvikling av store regattaer. Det er mao infrastrukturen på land som gradvis har

blitt en større og større flaskehals ettersom behovene her har vokst med utviklingen av sporten. I tillegg er liggeplass ved brygger for kjølbåter i dag altfor liten. Samtidig er det et udekket behov for fritidsbåtplasser for fastboende og hyttefolk, og en opplever også at trafikk- og parkeringsforholdene i Vikane-området er presset i høysesongen. Videre er mangelen på en gang-/sykkelvei åpenbar, og allmennhetens tilgang til strandsonen på områder som er egnet til rekreasjon er også sterkt begrenset.

Dette er noe av bakgrunnen for at kommunen i kystsoneplanen har satt fokus på en utvikling av Hankøsumrådet som regionalt og nasjonalt fritidsaktivitetsområde. Det er utarbeidet en mulighetsstudie som viser ulike scenarier for utvikling av området, og området er markert som en hensynssone med særskilt planbehov i kystsoneplanen. Planområdet er omfattende med mange ulike arealbruksinteresser, og kommunen har behov for en samlet plan der disse avveies mot hverandre og som kan gi et felles regelverk for saksbehandling av enkeltsaker i ettertid. Kommunen har derfor lagt til grunn at det skal utarbeides en samlet områderegulering for hele arealet. For de delene av planområdet som har et utbyggingspotensiale har eierne engasjert seg i planprosessen og bidratt til at arealbruken er planlagt i detalj, slik at påfølgende detaljregulering ikke er nødvendig. For de øvrige områdene gir planen rom for så små endringer at det heller ikke her er naturlig med et krav om detaljregulering.

Områdereguleringer utarbeides i utgangspunktet av kommunen selv. Kommunen kan likevel overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag til områderegulering. I dette tilfellet har kommunen inngått et samarbeid med private aktører i området for utarbeidelse av planen. Disse fungerer overfor utførende konsulent som en oppdragsgivergruppe og besto i oppstartsfasen av Hankø Marina AS, Fredrikstad seilforening, Hankø Yachtclub, Fredrikstad eiendomsutvikling AS, Hankø utvikling AS, Hankø Hotell og Spa AS samt grunneierne Erik Magnussen, Elin Andreassen og Einar Lund. De tre førstnevnte har inngått en samarbeidsavtale om utvikling av et tredelt, moderne seilportsenter der alle de tre anleggene videreutvikles slik at de ved et tett samarbeid kan utnytte sine anleggs ulike muligheter til å danne en velfungerende helhet i arrangementsavvikling. Kommunen er ansvarlig myndighet og gir retningslinjer og føringer for planarbeidet (se forøvrig kap. 9.1 om organisering av planprosessen).

Før revisjon av 09.11.2018 har Hankø Utvikling AS, Hankø Invest AS og Einar Lund valgt å tre ut av gruppen av tiltakshavere som finansierer nødvendige revisjoner av planmaterialet. Elin Andreassen er død, og hennes arvinger er ikke invitert til å videreføre partens interesser, da disse tidlig ble innarbeidet fullt ut i planen og ikke er endret deretter.

Oppdragsgivergruppen består derfor i dag av følgende parter: Fredrikstad Seilforening, Hankø Marina AS, Hankø Yachtclub, Fredrikstad Eiendomsutvikling (Hankøslipp) og Erik Magnussen.

Planforslaget er utarbeidet av Per André Hansen landskapsarkitekter as (etter 01.01.2012 fusjonert med Rambøll AS, avd Fredrikstad) på vegne av oppdragsgivergruppen. Konsekvensutredningen er utarbeidet av Rambøll AS, avd Drammen.

2.0 Overordnede føringer, planer og retningslinjer

2.1 Lover og sentrale retningslinjer

Følgende lover og sentrale retningslinjer har betydning for tiltakene:

Lover:

- Plan og bygningsloven
- Havne- og farvannsloven
- Forurensningsloven
- Naturmangfoldsloven
- Friluftsloven
- Kulturminneloven.

Lovenes formålsparagrafer er gjengitt nedenfor:

Plan og bygningsloven

Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

Havne- og farvannsloven

Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.

Forurensningsloven

Denne lov har til formål å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere eksisterende forurensning, å redusere mengden av avfall og å fremme en bedre behandling av avfall. Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensninger og avfall ikke fører til helseskade, går ut over trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse.

Naturmangfoldsloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

Friluftsloven

Formålet med denne loven er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmennhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes.

Kulturminneloven

Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og

virksomhet. Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene, skal det legges vekt på denne lovs formål.

Gjeldende lovverk med tilhørende forskrifter er lagt til grunn ved utarbeidelsene av planen.

Retningslinjer:

- Statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen/Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen (RPR-O).
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

RPR-O er særlig relevant i dette planarbeidet. Nedenfor gjengis hovedmål og delmål fra retningslinjen:

Hovedmål:

Innenfor retningslinjenes geografiske virkeområde skal naturverdier, kulturminneverdier og rekreasjonsverdier forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, til beste for befolkningen i dag og i fremtiden.

Delmål:

- **Naturgrunnlag**
Naturgrunnlaget skal forvaltes på lang sikt, ut fra hensynet til naturens mangfold, produktivitet og evne til fornyelse. Karakteristiske hovedtrekk i naturtype og landskap må søkes opprettholdt, og verdifulle lokaliteter, forekomster og arter må tas vare på innenfor det økologiske samspill i sine miljøer. Herunder er det et siktemål å sikre en vannkvalitet som, ut fra stedlige forhold, gir grunnlag for naturlig plante- og dyreliv og tillater bading, annet friluftsliv og konsum av sjømat uten helserisiko.
- **Kulturminner og kulturmiljøer**
Det må legges vekt på å bevare karakteristiske kulturlandskap, kulturminner, kulturmiljøer og enkeltstående eksempler på den særegne kystkulturen i området.
- **Rekreasjon**
Grunnlaget for allmenn rekreasjon skal trygges og utvikles videre. Mulighetene for friluftsliv og opplevelse av natur- og kulturmiljø i kystsonen må opprettholdes og forbedres.
- **Arealbruksmønster**
Utbyggingen i RPR-sonen bør så langt som mulig konsentreres til eksisterende tettsteder, slik at kystsonen forøvrig skjermes.

For tiltak lokalisert i strandsonen gjelder bl.a. annet at: *Kollektive ferieanlegg, anlegg for service til fritidsbåter og andre anlegg for ferie- og fritidsaktiviteter, knyttet til strand og sjø, skal vurderes nøye og tilpasses lokale forhold. Oppføring av nye og vesentlig utvidelse av eksisterende fritidshus skal som hovedregel ikke tillates.*

Forskrifter:

Forskrift om konsekvensutredninger nevnes særskilt her. Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres.

Planen omfattes av forskriftens § 2. Det er derfor utarbeidet en egen konsekvensutredning med tilhørende risiko- og sårbarhetsanalyse. Denne inngår som en del av planbeskrivelsen.

2.2 Overordnede planer

Følgende regionale planer er av betydning for tiltakene:

- Fylkesplanen "Østfold mot 2050"
- Fylkesdelplanen "Kystsoneplanen for Østfold"
- Fylkesdelplanen "Kulturminneplan for Østfold 2010 - 2022"

Fylkesplanen "Østfold mot 2050" gir følgende retningslinjer for arealbruk i kystsonen som er sentrale i dette planarbeidet:

- *Kystlandskapet skal skjermes mot inngrep som kan forandre dets karakter. Uberørte områder skal holdes intakte, og all utbygging må underordnes det helhetlige landskapsbildet.*
- *Småbåthavnenes lokalisering og utstrekning må defineres gjennom kommunens planlegging. Planen må beskrive småbåthavnens kapasitet i sjøen og på land, samt at framtidige utvidelsesretninger i sjøen og på land vises.*
- *Gjennom de kommunale planene må miljøbelastningene på omgivelsene, i form av støy, trafikk, adkomstforhold i sjø og på land, parkering, opplag, forurensninger, bunnforhold, landskapstilpasning, samt skjerming mot naboer og lignende vurderes.*
- *Mulige arealkonflikter, for eksempel i forhold til landbruk, friluftsliv, biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer, må vurderes.*

Fylkesdelplanen "Kystsoneplanen for Østfold" gir føringer for tiltak og arealbruk i og ved sjøen. Under temaet kystnæring er Hankø/Hankøsundet nevnt som et område som kan være aktuelt for tyngre satsinger innenfor reiseliv og turisme. Slike områder forutsetter bl.a. god adkomst fra både landsiden og sjøsiden, servicetilbud og opplevelsestilbud. For slike regionale satsingsområder bør deler av anleggene kunne ligge i strandsonen under forutsetning av at de innpasses i kystlandskapet.

I fylkesdelplanen "Kulturminneplan for Østfold 2010-2022" er Hankø med Hankøsundet og tilgrensende områder på fastlandssiden definert som et regionalt verdifullt kulturmiljø. Det er definert følgende hovedmål for kulturminnevernet: *Hensynet til kulturminner og kulturmiljøer, med deres egenart og variasjon, vektlegges i samfunnsplanleggingen. Kulturminner og kulturmiljøer vernes, både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Nasjonal kulturminnepolitikk iverksettes på regionalt nivå og det legges til rette for at mangfoldet av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap skal stå sentralt i utviklingen av så vel fylket som for levende lokalsamfunn.*

2.3 Kommunedelplan for Kystsonen

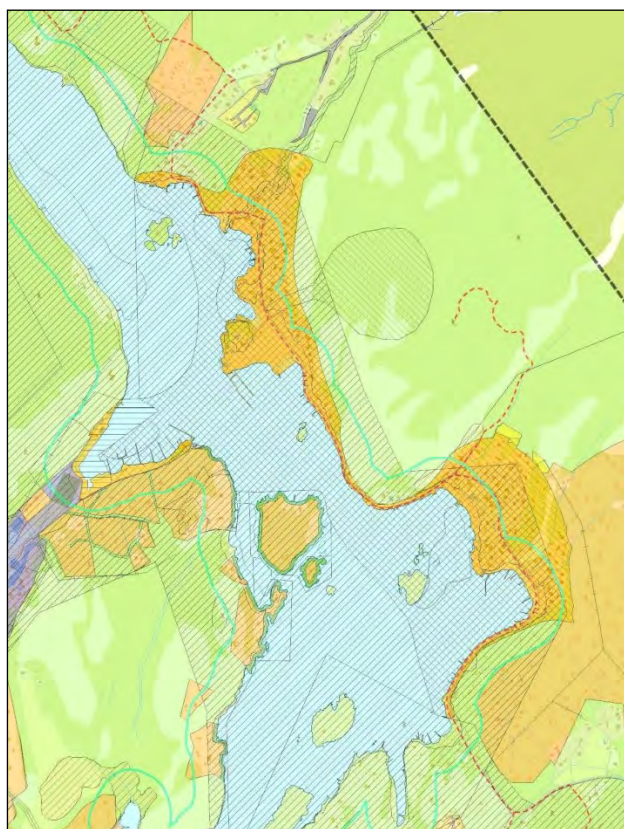
Fredrikstad kommune vedtok ny kommunedelplan for kystsonen 16.06.2011. I planen er Hankøsundområdet utpekt som et regionalt og nasjonalt fritidsaktivitetsområde. De sentrale og regionale føringene som er nevnt ovenfor er implementert i denne planen som definerer det konkrete målet for områdeplanen for del av Hankøsundet.

Kystsoneplanen generelle mål for bruk og vern av kystsonen:

Fredrikstads kystsoner og Østfoldkysten for øvrig skal forvaltes gjennom bruk og vern i et bærekraftig perspektiv. Kysten skal nyttes som områder for opplevelse, friluftsliv, båtliv, fritidsboliger, helårsboliger, næring og transport, samtidig som kystens spesielle landskaps-, natur-, og kulturverdier bevares. Rekreasjonsverdier, naturverdier og kulturminneverdier skal forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, til beste for befolkningen i dag og i framtiden, og tillegges avgjørende betydning i all forvaltning og planlegging. Kystsonen skal bidra til forutsigbarhet, fleksibilitet og effektivitet i videre planlegging av bruk og vern i kystsonen.

Kystsonenplanens målbeskrivelse for planområdet: *Utvikle Vikane og Hankøundet og tilrettelegge for seilspport, maritim turisme og friluftsliv.*

Kystsonenplanen viser et sammenhengende landområde i Vikane med hovedformålet "Bebyggelse og anlegg". I sjøen er vist hovedformålet "Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone". Land- og sjøarealene er vist som hensynssone e) "Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer". Utsnitt av kystsonenplanen er vist i figur 2 på neste side.



Figur 2. Utsnitt av kommunedelplan for kystsonen.

Kystsonenplanens bestemmelser og retningslinjer er vurdert og hensyntatt i planarbeidet. Planområdet er så vidt stort og omfatter så mange ulike formål og tiltak at de fleste av kystsonenplanens bestemmelser/retningslinjer er relevante. Disse gjengis derfor ikke her, men det vises til disse. I bestemmelsene og retningslinjene er imidlertid planleggingen/utviklingen av Hankøundområdet nevnt særskilt i følgende sammenhenger som gjengis nedenfor:

Bestemmelsene

Pkt. 2 - Hensynssoner:

Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlig samarbeids- eller eierform samt omforming og fornyelse jfr. Pbl § 11-8, bokstav e): Hensynssone H800 – Hankøundet Vikane. I planutarbeidelsen ble det i dialog med kommunen bestemt at planen i hovedsak ikke skulle ta med areal på innsiden av Fv 117 (bare sjøsiden). Årsaken var at det der var mange eiendommer med usikre grenser, og at arealet på innsiden av Fv. 117 anses som tilnærmet ferdig utbygget. Planområdet er derfor noe mindre enn nevnte hensynssone i kystsoneplanen.

Pkt. 3, nr. 3 - Generelle bestemmelser:

Krav til nærmere angitte løsninger for vannforsyning, avløp, veg og annen transport i forbindelse med nye bygge- og anleggstiltak, herunder forbud mot eller påbud om slike løsninger, og krav til det enkelte anlegg, jfr. Pbl § 11-9 nr. 3: Innenfor område avsatt til fjellhall i Vikane (vist som hensynssone b) ”Sone med særlige krav til infrastruktur ” H410) kan det utarbeides planer for utvikling av fjellhall for parkering og båtopleg med trafikktilknytning til Vikaneveien.

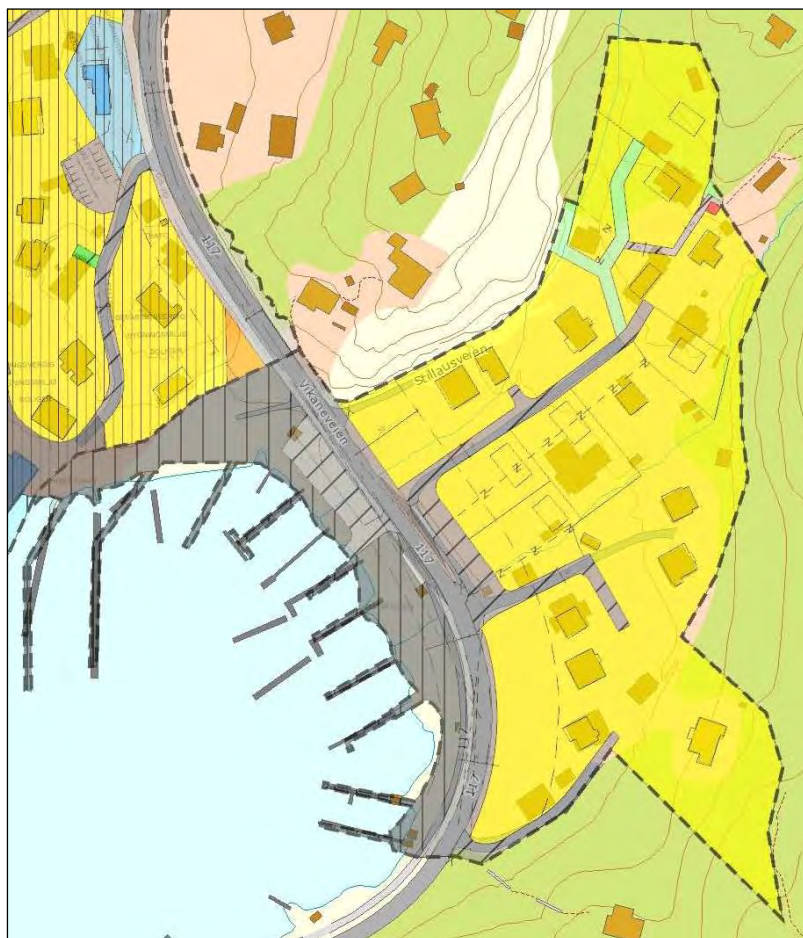
Retningslinjene

Pkt. 2 - Hensynssoner:

Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlig samarbeids- eller eierform samt omforming og fornyelse jfr. Pbl § 11-8, bokstav e): Hensynssone H800 (Hankøundet/Vikane). Innenfor hensynssonen stilles krav om felles planlegging ved utarbeidelse av områdeplane med utgangspunkt i ”Mulighetsstudie for Hankøundet datert 5. juni 2009”.

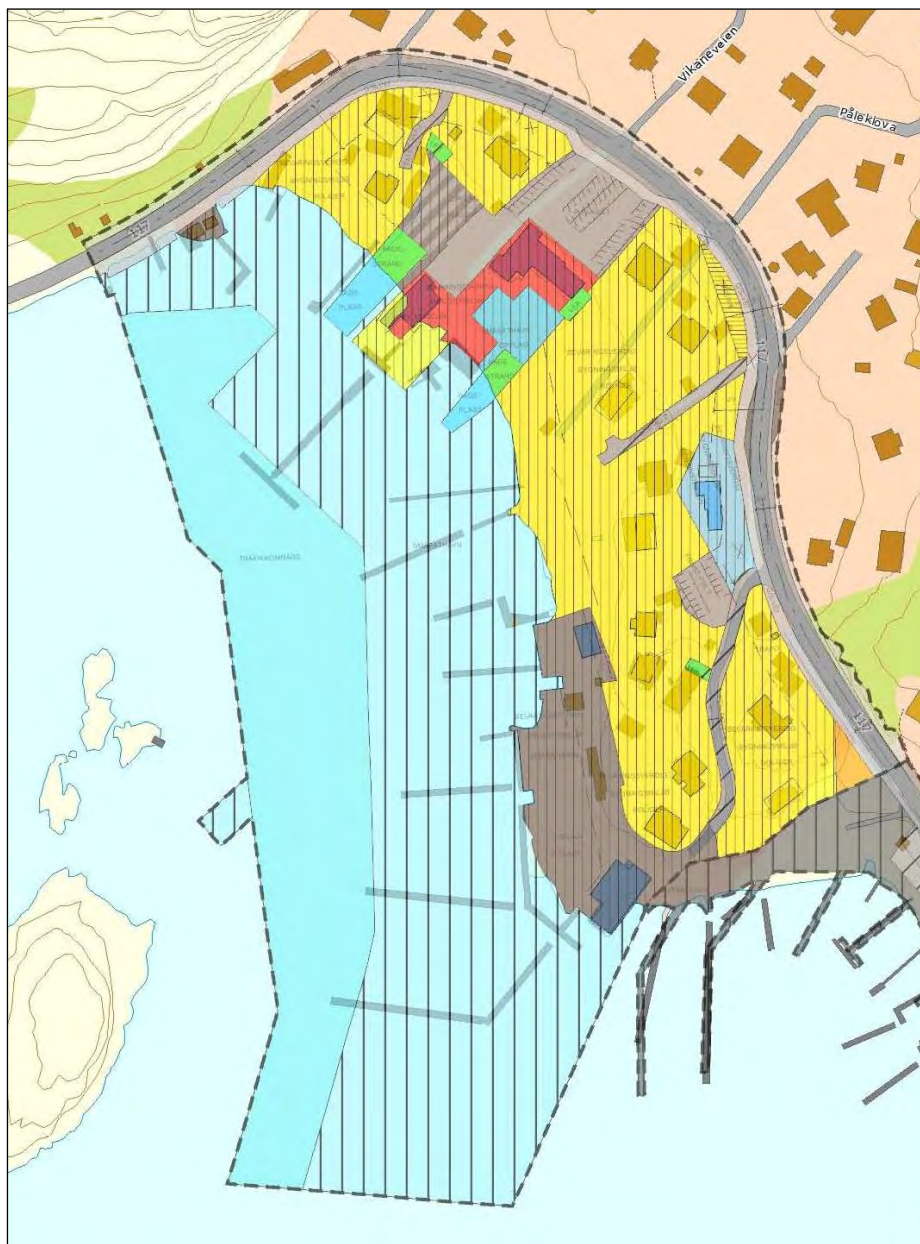
3.0 Reguleringsplaner

Det er 5 reguleringsplaner som helt eller delvis har beliggenhet innenfor planområdet. Nedenfor er det gitt en summarisk beskrivelse av disse, og en redegjørelse for de viktigste endringene som følger av områdeplanen.

Reguleringsplan for Stellaugsbukta – vedtatt 04.09.1986 - plan nr. 231.

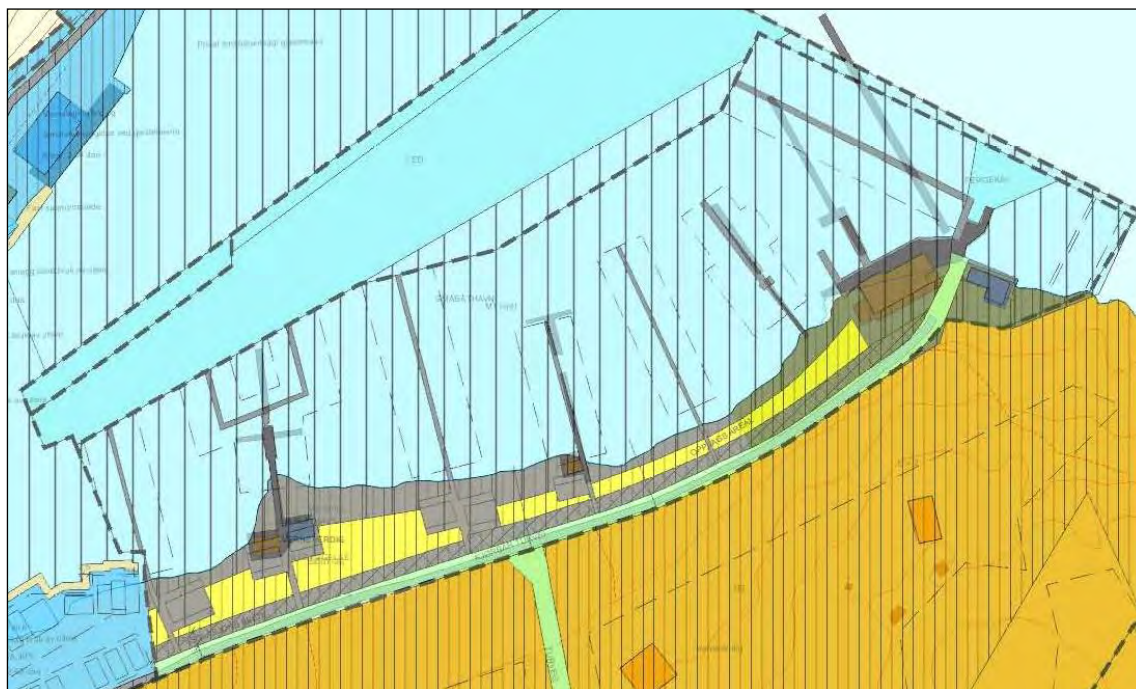
Figur 3. Reguleringsplan for Stellaugsbukta.

Gjennom Stellaugsbukta følger områdeplanens avgrensning senterlinjen i fylkesveien. De delene av reguleringsplanen for Stellaugsbukta som omfatter arealer utenfor senterlinjen er således inkludert i områdeplanen og erstattes av denne. Dette er arealer som er regulert til kjørevei, gang-/sykkelvei, bussholdeplass, felles parkering og privat småbåthavn i reguleringsplanen for Stellaugsbukta. De viktigste endringene i forhold til denne planen er at området for privat småbåthavn og felles parkering nå reguleres til formålet "småbåtanlegg i sjø med tilhørende strandsone". For å ivareta småskalapreget med pælebrygger og små sjøboder er det lagt inn hensynssone for bevaringsverdig kulturmiljø. Parkeringsplassen i strandsonen som aldri har blitt realisert er tatt ut, og det er innregulert en ny adkomst til Hankøslund Slipp som følger fjellfoten i ytterkantene av reguleringsplanens område. Arealer tilhørende Hankøslund slipp er regulert til næringsformål.

Reguleringsplan for Østre Vikane – vedtatt 02.12.1993 – plan nr. 367.

Figur 4. Reguleringsplan for Østre Vikane.

Reguleringsplanen for Østre Vikane er i sin helhet inkludert i områdeplanen og vil bli opphevet av denne. Innenfor området er arealene regulert til trafikkområder i sjø, småbåthavn, badeplass, boligområder, offentlig formål, parkering, næring, kjøreveier og gang-/sykkelveier. Landarealene er angitt som område med bevaringsverdig bygningsmiljø. De viktigste endringer i forhold denne planen er at det er regulert en ny adkomst til Hankøsund slipp. Dagens adkomst opprettholdes som adkomst til øvrige eiendommer i området. Videre er Hankøsund slipp nå regulert til næringsformål (landdelen). Adkomsten til Andersenslippen er flyttet for å bedre tilgjengeligheten og siktforholdene. Sjøområdene er regulert til formålene småbåtanlegg i sjø/småbåtanlegg i sjø med tilhørende strandsone, badeområde, og farled.

Reguleringsplan for Søndre Hankø, delfelt M1 og M2 – vedtatt 30.06.1993 – plan nr. 356A.

Figur 5. Reguleringsplan for Søndre Hankø, delfelt M1 og M2.

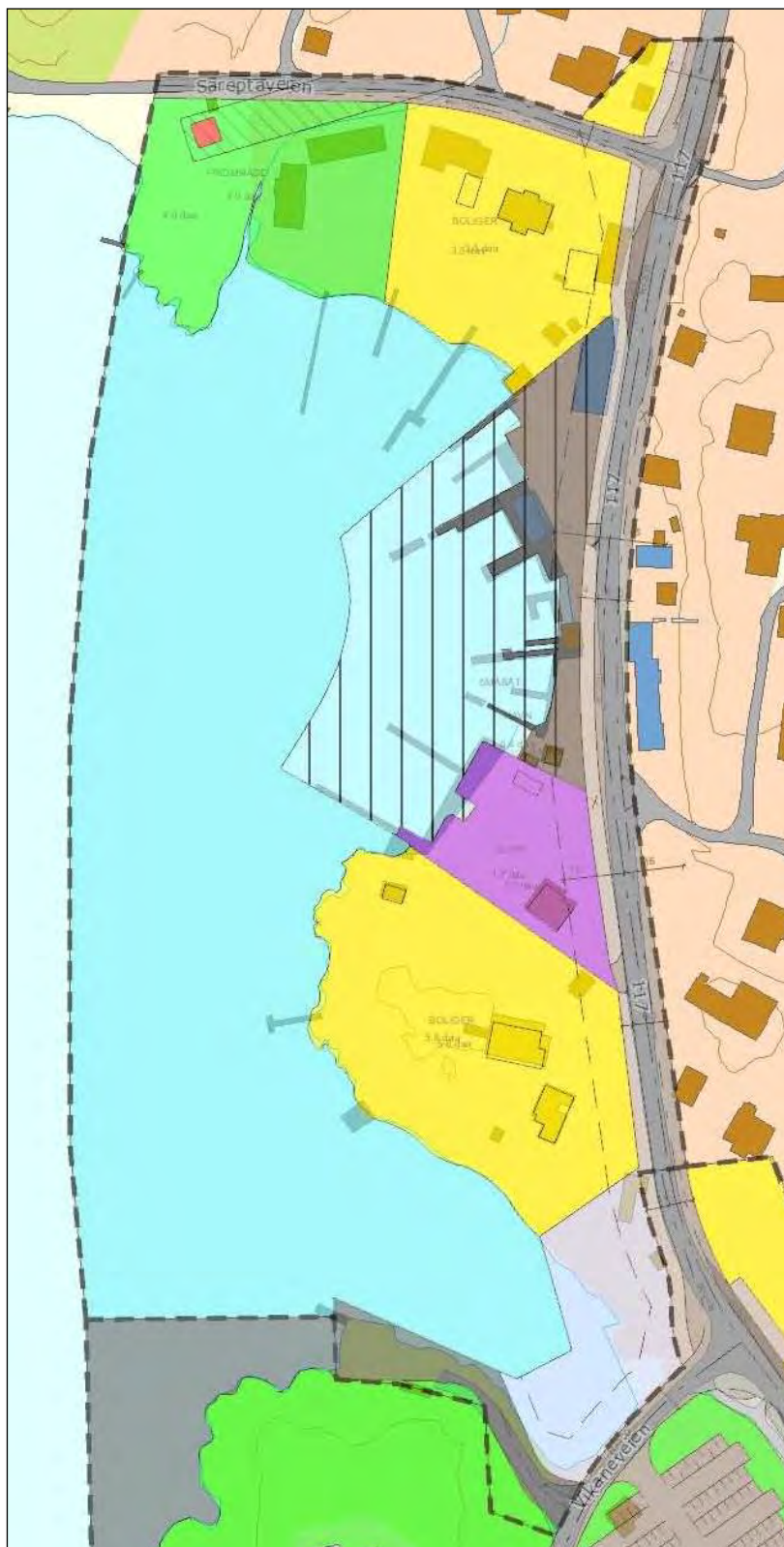
Innenfor denne reguleringsplanen omfatter områdeplanen eiendommen til Hankø Yachtclub (den østligst delen av planområdet) med tilhørende brygger og sjøarealer, kaianlegget for fergen og sjøområdene utenfor. Innenfor reguleringsplanen for Søndre Hankø er arealene regulert til småbåthavn i sjø/på land, fergekai, opplagsareal og kjørbare turvei. De viktigste endringene i fht. denne planen er at det nå er regulert inn noe økt liggekapasitet ved bryggeanlegget til HYC og at det er gitt bedre mulighet for utvidelser av HYC's eksisterende bygningsmasse. Dette er gjort for å ruste opp HYC som en del av et tredelt seilsportsenter. For å ivareta det særpregede bygningsmiljøet på yachtcluben er det lagt inn hensynssone for bevaringsverdig kulturmiljø.

Reguleringsplan for Furuøy – vedtatt 25.06.2987 – plan nr. 247.

Figur 6. Reguleringsplan for Furuøy.

Reguleringsplanen for Furuøy inngår i sin helhet i områdeplanen og vil bli erstattet av denne med unntak av regulert boligområde øst for fylkesveien.

Innenfor denne reguleringsplanen er arealene regulert til småbåthavn, friluftsområde, vegetasjonsskjermer, kjøreveier, parkeringsareal, gang-/sykkelveier og boligformål. De viktigste endringene i forhold til denne planen er tilrettelegging for nytt kombinert areal for seilspanlegg/marinaanlegg, utvidelse av bryggeanlegg på eksisterende marina, tilrettelegging for parkeringshus og lokaler for sjørelatert næringsvirksomhet, samt flytting av adkomsten til Furuøy slik at siktforholdene bedres.

Reguleringsplan for Vestre Vikane – vedtatt 24.09.1987 – plan nr. 249.

Figur 7. Reguleringsplan for Vestre Vikane.

Reguleringsplanen for Vestre Vikane inngår i sin helhet i områdeplanen og vil bli erstattet av denne. Innenfor denne reguleringsplanen er arealene regulert til trafikkområde i sjø, privat

småbåthavn, kai, offentlig friområde, bolig, industri, forretning, kjørevei og gang-/sykkelvei. De viktigste endringene i forhold til denne planen er at forretningsområdet i søndre del av planområdet utgår, at boligområdet på "Enerodden" endres til fritidsbolig i samsvar med dagens bruk og at området på land ved Johs. Andersen kiosk og butikk reguleres til næringsformål med hensynssone for bevaringsverdig kulturmiljø.

4.0 Eiendomsforhold

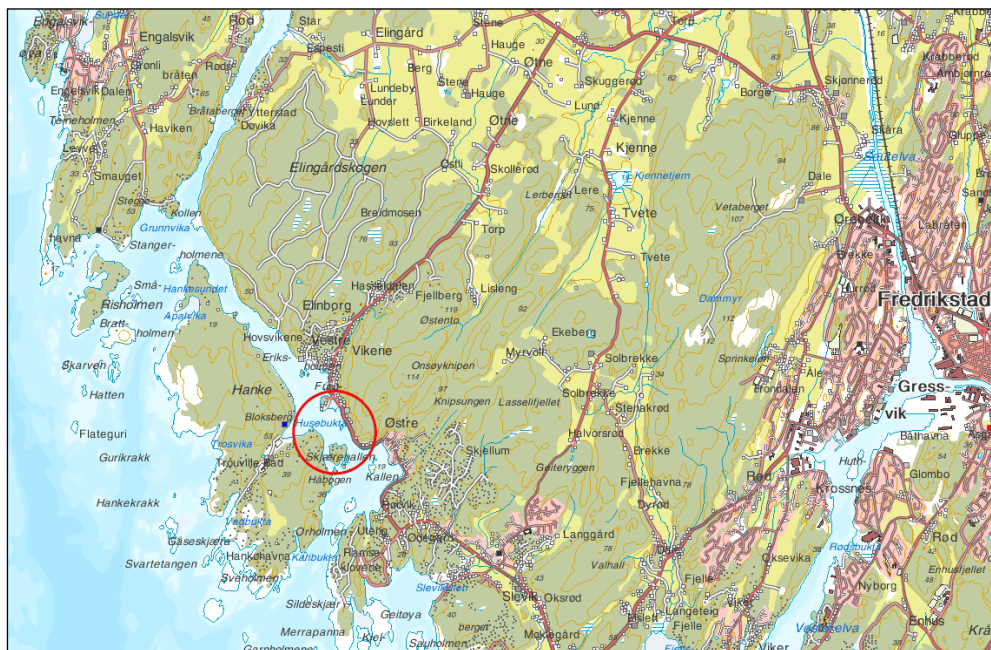
Planen omfatter et betydelig areal med et stort antall eiendommer. Alle eiendomsgrenser er hentet fra kommunens digitale kartverk, men pga. planens omfang har det generelt ikke vært mulig å kvalitetssikre alle eiendomsgrenser. Dette er imidlertid forsøkt gjort der eiendomsgrenser er ment å skulle sammenfalle med formålsgrenser mellom ulike reguleringsformål. Se også kommentar om usikker nøyaktighet på kartverkets eiendomsgrenser i kap. 6.9 siste ledd.

5.0 Beskrivelse av planområdet - eksisterende situasjon

Nedenfor er det gitt en kort beskrivelse av eksisterende situasjon i planområdet. Dette er mer detaljert beskrevet under de ulike temaene i konsekvensutredningen – kapittel 10.

5.1 Beliggenhet

Planområdet har beliggenhet i kommunedel Onsøy, og omfatter sjøarealer i Hankøsundet med de nærmeste tilliggende områdene på landsiden mellom Rørvik og Sareptaveien. Planområdet omfatter også et areal på Hankø ved Hankø Yachtclub, samt et areal ved Sarepta bedehus i Sareptaveien. Beliggenheten framgår av kartet nedenfor:



Figur 8. Planområdets beliggenhet illustrert med rød sirkel.

5.2 Avgrensning av planområdet

Planområdets avgrensning tar utgangspunkt i det området som er vist med særskilt planbehov i kommunedelplan for kystsonen. Avgrensningen framgår av figuren nedenfor.



Fig. 9 Avgrensning av planområdet. Legg merke til et lite areal i Sareptabakken øverst i kartet som ikke henger sammen med resten av planområdet. Arealet skal reguleres til p-plass.

5.3 Nåværende arealbruk

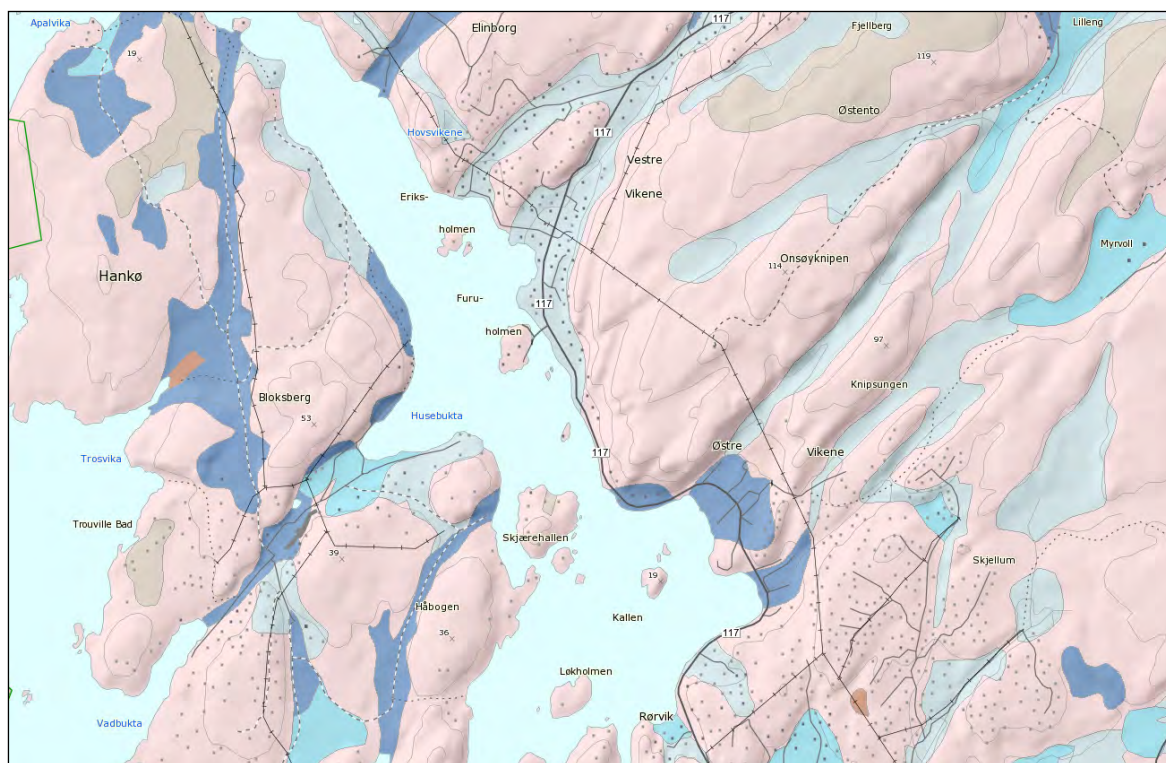
Ortofoto i figuren nedenfor viser dagens situasjon og arealbruk i området.



Figur 10. Ortofoto – Hankøsundet og Vikane.

Landskapet i Hankøsundet er et typisk kystlandskap der mindre rom skapes i veksling mellom land og vann – sundet, mindre bukter, landfaste høydedrag, holmer og skjær. Østre og Vestre Vikane har vokst fram på de bebyggbare flatene innerst i vikene. Hovedveien og en enkel rekke med hus snor seg rundt Onsøyknipen på den smale landstripen og binder de to lokalmiljøene sammen. Vannflaten er et svært viktig element for stedets identitet og er en kontrast til det landskapet på to sider som varierer fra småkupert til et landskap med kraftig relieff. Holmer, koller og bratte klippevegger utgjør naturlige landemerker som er enkle å orientere seg etter – spesielt til vanns. Onsøyknipen danner en markert vegg i Østre Vikane, og fjellveggen er et identitetsskapende og godt eksponert landemerke som er synlig på lang avstand. I forbindelse med "Mulighetsstudien for del av Hankøsundet" ble det foretatt en landskapsanalyse i området. Denne er gjengitt i kapittel 10.5.

Berggrunnen i området består av granitt. Området ved Onsøyknipen består i hovedsak av fjell i dagen. I daldragene, langs strandflatene og ytterst på Mølen er det marine avsetninger av varierende mektighet. Utsnitt fra løsmassekart er gjengitt i figuren nedenfor.



Figur 11. Løsmassekart. Rosa farge angir områder med fjell i dagen (granitt), lyse blå farge – områder med hav-/strandavsetninger av liten mektighet, og mørke blåfarge – områder med marine strandavsetninger av stor mektighet (Kilde: NGU).

I forbindelse med masseutfyllinger som er foretatt på Furuøy tidligere ble det registrert vanskelige grunnforhold med ustabile masser i dette området. Det er registrert setningsskader på fylkesveien i området rundt Mølen, noe som tyder på ustabile grunnforhold i dette området. I Onsøyknipen er det flere områder med oppsprukket fjell og store blokker. Deler av dette området kan være utsatt for ras/steinsprang.

Det er ikke lokaliteter i planområdet som er vernet etter naturvernloven, men tre områder er registrert som prioriterte naturtyper i Naturbasen (Direktoratet for naturforvaltning). Dette omfatter en hekkelokalitet for ravn i Onsøyknipen og to lokaliteter med ålegress; En med beliggenhet mellom Kællen, Hankøsund Slipp og Andersenslippen, og en med beliggenhet i et belte langs land fra nordenden av Furuøy til området rett nord for Theastranda. De vanligste sjøfuglartene observeres i området, men det er ikke lokaliteter som er av spesielle verdi som hekke-, raste-, eller furasjeringsområder.

I sommerhalvåret er det mye trafikk med fritidsbåter i Hankøsundet. Ut fra tellinger på flyfoto anslås antall båtplasser innenfor planområdet til 750 inkl. ca 70 bøyer for fortøying på svai. Seilforeninger har treningsbaner for jolleseiling i området ved Kællen. Hankøsundet har liten betydning i forhold til yrkesfiske, men det drives noe ålefiske i området. Kartet nedenfor gir et inntrykk av dybdeforholdene i innenfor planområdet. Bløtbunnsområder er dominerende.



Figur 12. Sjøkart over planområdet.

Badestranden på Andersenslippen er det eneste området som er offentlig sikret som friområde. Både stranden på Andersenslippen og Theastranda er mye brukt av lokalbefolkningen. Området nord på Furuøy er også regulert til friområde men er lite brukt i dag. Eksisterende gang-/sykkelvei ligger langs sjøen, og er dermed også en attraktiv turvei med fin utsikt til sundet og Hankø. Gang-/sykkelveien er imidlertid ikke sammenhengende i dag. Utover dette er båt- og annet sjøbasert friluftsliv dominerende i området. Seilspportaktiviteten er i hovedsak knyttet til Fredrikstad seilforenings base på Andersenslippen og til Hankø Yachtklubbs anlegg på Hankø. Andersenslippen er utgangspunkt for seilforeningens løpende aktiviteter (for eksempel jolleseiling for barn og unge), men fungerer også som base for store regattaarrangementer. Store regattaarrangementer gjennomføres gjerne i samarbeid mellom seilforeningen og Hankø Yachtklubb. Sistnevnte tilbyr liggeplasser for seilbåtene og lokaler for samlinger i tilknytning til disse arrangementene. I tillegg foretas en del opptak og utsetting av seilbåter fra Hankø Marina og dels også Fjeldly Marina.



Figur 13. Hankø Yachtclub. Anlegget brukes bl.a. i forbindelse med større regattaarrangementer.



Figur 14. Badestranden på Andersenslippen er det eneste området innenfor planområdet som i dag er sikret som offentlig eiet friområde.

Bebyggelsen består i all hovedsak av frittliggende eneboliger og fritidsbebyggelse. Langs sjøen er det mange sjøboder som ligger i tilknytning til private bryggeanlegg.

Det er butikk og kiosk i Vestre Vikane og en kiosk/restaurant i Østre Vikane. Det er tre marinaanlegg i området: Hankøsund Slipp, Hankø Marina og Fjeldly Marina. Hankø Marina har ca. 160 faste båtplasser og ca 20 gjesteplasser, Hankøsund Slipp ca 125 båtplasser og Fjeldly Marina ca. 60 båtplasser. Det tilbys båtopplag og service. Hankø Marina har anlegg

for fylling av drivstoff. Det er også mulighet for drivstoffylling ved Johs. Andersen kiosk og butikk i Vestre Vikane.

Turisme- og reiselivsvirksomheten i all hovedsak knyttet til Hankø Hotell & Spa på Hankø. Hotellet ligger utenfor planområdet, men genererer aktivitet i planområdet. Det er videre nylig godkjent planer for utbygging av utleiehytter i Husebukta (innenfor Seilerkroa). Hankøfergen er også en del av en helårs næringsvirksomhet i området.

Det er ikke automatisk fredede fornminner innenfor planområdet, men det er flere SEFRAK-registrerte bygninger og særpregede bygningsmiljøer rundt de gamle slippene. Området i Østre Vikane er regulert til bevaringsverdig bygnings- og anleggsmiljø i gjeldende reguleringsplan.

Det er ikke opparbeidede lekeplasser innenfor planområdet, men området har store naturgitt kvaliteter og er dermed i seg selv attraktivt som leke- og oppholdsområde for barn. Aktivitet som er knyttet til sjø og båtliv er viktig for barn i et slikt område.

Trafikken i Vikaneområdet er svært sesongpreget med en klar toppbelastning i sommerhalvåret når det er mange feriegjester i området i tillegg til de fastboende. Fylkesvei 117 har en ÅDT på 1317 (Kilde: Nasjonal vegdatabank). Fartsgrensen er 50km/t. I områder der det er bygget ut gang-/sykkelvei er trafiksikkerheten for myke trafikanter god. Det er imidlertid ikke sammenhengende gang-/sykkelvei gjennom området. Avkjørselsforholdene og tilgjengeligheten er generelt akseptabel med unntak av avkjøringen til Andersenslippen (dårlig sikt) og adkomsten til Hankøund Slipp (smal vei med vanskelige stigningsforhold). Området er betjent med kollektivtransport. Det er 19 avganger fra Vikane til byen på vanlige ukedager, 12 avganger på lørdager og 5 avganger på søndager.

Parkeringsbehovet i området er svært avhengig av sesong (og væreforhold) og evt arrangementer som avvikles i området. Parkeringskapasiteten er god i store deler av året. Det kan imidlertid være betydelige kapasitetsproblemer på fine sommerdager i ferietiden når det er mye mennesker på hyttene på fastlandssiden og på Hankø, godt belegg på hotellet, og mange dagsbesøkende i området.

Det er i dag ikke spesielle forurensningskilder i området eller kjente områder med forurenset grunn. Erfaringsmessig vet man imidlertid at sjøbunnen/grunnen ved opptaks- og opplagsområder i marinaer kan være forurenset fordi man tidligere brukte giftige stoffer som tungmetaller i bunnstoff. Støykilder i området er veitrafikk og båttrafikk. Hankøundet var tidligere kraftig belastet med sedimentert organisk materiale. Kilder var urensset avløpsvann fra husholdninger og næringsvirksomhet. Utslippene er sanert, men i følge undersøkelser som er gjort på en sedimentstasjon i Hankøundet i 2010 (Fagrådet for Ytre Oslofjord) er tilstanden fortsatt karakterisert som mindre god.

Planområdet omfatter få boliger, men i hele Hankøundet fra Rørvik i sørøst til øverst i Vikanebakken i nordvest er det til sammen over 200 boliger og en del hytter – særlig litt høyere opp i fjellsidene. Området har få arbeidsplasser, slik at de fleste reiser til jobb utenfor lokalsamfunnet. Gang- og sykkelvei er delvis utbygd i østre og vestre Vikane, men ikke helt og ikke slik at de to delene henger sammen. Dette er et savn hos lokalbefolkningen sammen med videreføring av gang-/sykkelvei til skolen som ligger på Slevik. Nærbutikk finnes i vestre Vikane, og restaurant finnes på Furuøy i sommersesongen.

6.0 Beskrivelse av planen.

6.1 Arealbruk

Arealfordelingen mellom ulike reguleringsformål i planen følger under:

PBL § 12-5 Reguleringsformål:

Bebyggelse og anlegg

Frittliggende småhusbebyggelse (B1-4, B6, B9-14 og B16)	32,7 daa
Fritidsbebyggelse frittliggende (F2-4)	13,5 daa
Fritidsbebyggelse konsentrert (F)	1,5 daa
Utleiehytter (U1 og U3)	0,8 daa
Annen næring (N1-8)	22,4 daa
Idrettsanlegg (I 1-3)	6,7 daa
Energianlegg (E1-3)	0,2 daa
Avløpsanlegg (A1-2)	0,2 daa
Seilsport-/marinaanlegg (SM)	4,5 daa
Kontor/bevertning/bolig (KBB)	0,4 daa
Småbåtanlegg i sjø (S1-17)	112,0 daa
Småbåtanlegg i sjø med tilhørende strandsone (SS1-17)	46,2 daa

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg (K1-13)	22,6 daa
Fortau (FO1-4)	3,0 daa
Gang-/sykkelveg (GS1-6)	10,0 daa
Gangveg (G1-3)	0,7 daa
Annen veggrunn – tekn. Anlegg (AV1-4)	2,2 daa
Annen veggrunn – grøntanlegg (AVG)	0,1 daa
Leskur (L1-3)	21 kvm
Kai (KA1-2)	0,6 daa
Kollektivholdeplass (KH1-7)	0,8 daa
Rasteplass (R)	1,2 daa
Parkeringsplass på grunnen (P1-3, P5, P7-9)	10,9 daa
Parkeringshus/anlegg i fjellhall (PA)	73,9 daa

3. Grønnstruktur

Frømråde (FR1-3)	10,6 daa
Vegetasjonsskjerm (V1-6, V10-14, V16-20)	5,5 daa

5. Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

Skogbruk (LS1-2)	0,4 daa
Naturformål (NA2-9)	9,8 daa

6. Bruk og vern av sjø og vassdrag

Ferdsel (FE1-9)	180,4 daa
Farled (FL)	234,8 daa
Bøyehavn (BH1-4)	52,6 daa
Naturområde i sjø (NS)	4,6 daa
Vannsport (VS)	85,8 daa
Badeområde (BA1-3)	4,1 daa

PBL § 12-6 Hensynssoner (omfatter ulike arealformål som er med i øvrig arealoversikt):

Sikringssoner

Frisikt

Sone med angitte særlige hensyn

Hensyn landskap

Hensyn kulturmiljø

Hensyn støy H210, «rød sone» i hht T-1442

Hensyn støy H220, «gul sone» i hht T-1442

Totalt omfatter planen et areal på ca 881,7 daa på terrengoverflaten pluss 73,9 daa under grunnen (fjellhall). Planområdet beliggenhet og avgrensning fremgår av figurene 8 og 9.

6.2 Frittliggende småhusbebyggelse

Formålet omfatter boligbebyggelsen innenfor planområdet som i all hovedsak består av frittliggende eneboliger. Innenfor område B6 har sidebygninger blitt brukt både til boligformål og fritidsformål, mens det i følge kommunens kartopplysninger er to hytter innenfor B13 og én innenfor B14. Arealene reguleres nå til boligformål idet det ikke synes naturlig å opprettholde en slik blanding. Det legges til rette for to nye frittliggende eneboliger som fortetting/utfylling i områder med eksisterende boliger (område B2 og B6). Boligene forutsettes oppført med et arkitektonisk uttrykk som passer til den øvrige bebyggelsen i området.

I øvrige områder (som f.eks. B4 og B13) kan fortettpotensialet vurderes nærmere ved en mer detaljert planlegging.

SEFRAK-registrerte bygninger er i planen gitt signaturen bygg som skal bevares. Ved tiltak på disse bygningene forutsettes det at arkitektonisk særpreg og bevaringsverdige elementer ivaretas i samråd med kulturminnemyndighetene.

6.3 Frittliggende fritidsbebyggelse

Eksisterende fritidsbebyggelse forutsettes opprettholdt. Det er ikke planlagt nye fritidsboliger i planområdet. SEFRAK-registrerte bygninger er i planen gitt signaturen bygg som skal bevares. Ved tiltak på disse bygningene forutsettes det at arkitektonisk særpreg og bevaringsverdige elementer ivaretas i samråd med kulturminnemyndighetene.

6.4 Utleiehytter

Det er lagt til rette for 2 områder med utleiehytter (U1 og U3). Områdene kan utvikles innenfor de rammene som er gitt i bestemmelsene. Sjøboden på Gullikskjær (U3) er SEFRAK-registrert. Opprinnelig arkitektonisk uttrykk skal bevares. Formålet med områdene er å legge til rette for sjørelatert turisme i hht målsettingen. Det er også gitt mulighet for turisme innenfor areal avsatt til næring (se kap. 6.6 Annen næring).

6.5 Bevertning

Punktet utgått ved rev. av 11.04.14 da eksisterende kafé/kiosk i Østre Vikane ønskes bruksendret til bolig.

6.6 Annen næring

N1 omfatter eksisterende næringsvirksomhet i Vestre Vikane med kiosk og butikk. Virksomheten forutsettes opprettholdt som i dag. N2 omfatter Fjeldly Marina (området på

land). Marinanlegget forutsettes videreført som i dag med arealer for opptak/sjøsetting av båter, opplag og service og med mulighet for etablering av liten hybel for sesongarbeider.

N3 omfatter deler av Furuøy med Hankø Marinas anlegg (på land). Det legges til rette for etablering og videreutvikling av funksjoner som kan dekke et bredt behov knyttet til båtliv, seilspport og andre sjøbaserte aktiviteter som: Serviceanlegg/salgslanlegg/verksted for båter/motorer, opplagsplasser inne/ute, kiosk/kafé/restaurant, butikk, regattakontor, overnattingstilbud, boliger for ansatte og parkeringshus. Med overnattingstilbud tenkes bl a på barn og unge som deltar i regattaer, annen sjøspport eller maritime aktiviteter og som har behov for et alternativ til hotell. Dagens ordning med boenheter for vaktmester og andre ansatte videreføres. Parkeringshuset kan ferdig utbygd ha en kapasitet for inntil 350 biler. Figur 15 og 16 viser prinsipper for hvordan arealene innenfor området N3 kan tenkes utnyttet. Det forutsettes opparbeidet en landskapsplan for området som viser detaljene i utformingen av området. P-huset bygges dels inn i fjellet der eksisterende bebyggelse står i dag og dels omkranset av ny "maritim" bebyggelse som skjuler selve p-huset (se illustrasjon under).



Figur 15. Prinsipper for framtidig utvikling av Furuøy. Fugleperspektiv fra øst (Illustrasjon Bjar Arkitekter AS).



Figur 16. Mulig utforming av parkeringshus. Selve p-huset "kles" med bygninger som oppføres i et tradisjonelt arkitektonisk uttrykk, og som kan huse for eksempel små butikker og enkle overnattingsmuligheter. Parkerte biler på takplan blir ikke synlige sett fra terrengnivå (illustrasjon Bjar Arkitekter AS).

N4 er sone for opparbeidelse av kjøreadkomst til fjellhallen PA. N5 er sone for etablering av gangadkomst til fjellhallen. N6 omfatter Hankøsund slipp. Her forutsettes eksisterende marinavirksomhet opprettholdt. Det åpnes for etablering av et spisested i tilknytning til anlegget (men innenfor eget formål KBB). I området N7 tillates etablert servicefunksjoner til marinavirksomheten. Her tillates også oppført sjøboder for utleie som ferieleiligheter. Dette (og foreslått omlegging av adkomstvegen K11) medfører behov for en begrenset utfylling i sjø mot Stellaugsbukta.

N8 er et lite næringsområde på bakre del av Theastranda som kan nyttes til båtrelatert næring. Felles for alle næringsområder er at parkeringsarealer ikke tas med i beregning av BYA. Dermed vil maksimalt tillatt BYA omfatte kun bygningsmasse som man dermed har bedre kontroll på omfanget av i strandsonen.

6.7 Idrettsanlegg

I1 og I2 omfatter Hankø Yachtclubs arealer på land på Hankø. Anlegget inngår som en del av det framtidige tredelte seilsportsenteret i Hankøsundet. I området I1 tillates eksisterende bygningsmasse utvidet, bl.a. for å møte behovet for forsamlingslokaler ved større seilsportsarrangementer. Bygningen i området I2 er i svært dårlig forfatning. Planen åpner for at denne bygningen kan rives og erstattes av en ny. I begge områder forutsettes at det eksisterende særpregede arkitektoniske uttrykket videreføres ved påbygg/restaurering/nybygg. I3 omfatter Andersenslippen. Seilforeningens virksomhet forutsettes videreført med vekt på løpende aktiviteter (bl.a. base for jolleseiling/trening). Eksisterende museal virksomhet videreføres. Bygningsmassen er bevaringsverdig, og alle tiltak på bygningsmassen foretas i samråd med kulturminnemyndighetene.

6.8 Energianlegg

Formålet omfatter arealer for eksisterende trafo-/nettstasjoner for strømforsyning i området. Behovet for utvidelse av strømforsyningsanlegg avklares med netteier i forbindelse med nye tiltak.

6.9 Avløpsanlegg

Formålet omfatter eksisterende pumpestasjoner.

6.10 Seilsport-/marinaanlegg

Arealet SM har beliggenhet på Furuøy. Det legges til rette for en kombinasjonsbruk marina/seilportanlegg. Området vil vanligvis inngå som en del av Hankø Marinas arealer og utnyttes til ordinær aktivitet som opptak/sjøsetting av båter mv. Ved større regattaarrangementer skal området ha prioritet som område for klargjøring, utsetting og opptak av seilbåter. Innenfor området åpnes det for at det kan settes opp et enkelt lagerbygg for seiljoller/utstyr og et mindre bygg som servicehus knyttet til seilportvirksomheten. Det tillates midlertidig lagring av båter i forbindelse med regattavirksomhet mv., mens ordinært vinteropplag av båter kun er tillatt i perioden 01.10 til 15.04.

Opparbeidelsen av området forutsetter masseutfylling i sjø og mudring/sprenging av undervannskjær for å oppnå tilfredsstillende dybdeforhold inn til anlegget. Det forutsettes opparbeidet en landskapsplan som viser detaljene i utformingen av området. Ved opparbeidelse av et slikt nytt opptaks- og utsettingssted vil slikt arbeid kunne utføres adskilt fra publikumsjonen ved drivstoffpumper, kiosk og restaurant ute ved bryggekannten og dermed bli langt tryggere. I tillegg vil kapasiteten bli langt høyere og tilfredsstillende kravene ved store arrangementer.

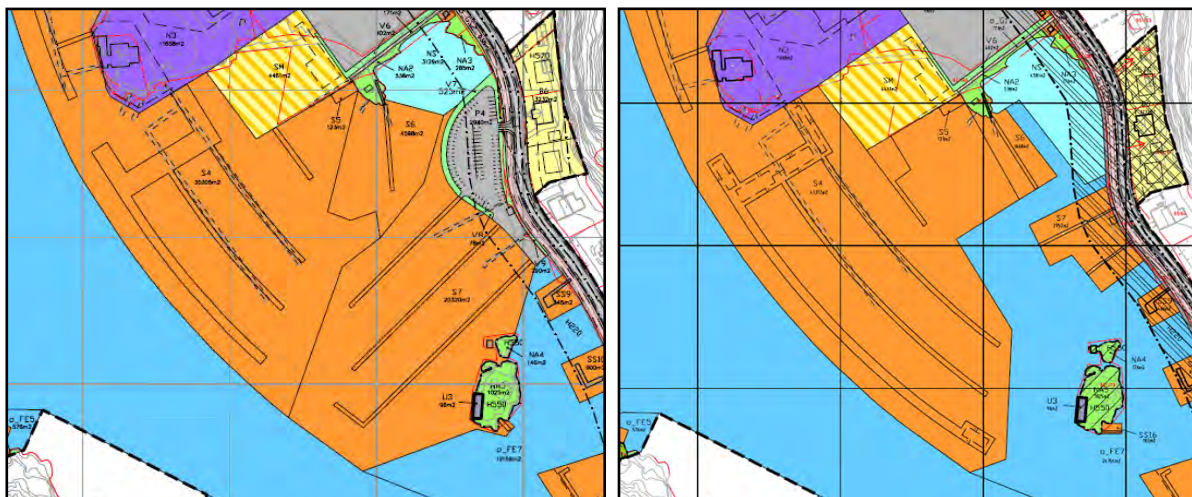
6.11 Kontor/bevertning/bolig

Arealet KBB omfatter en eksisterende, tidligere slippbygning som i dag benyttes til bolig i 1. etg. og kontorvirksomhet i 2. etg. Dette planlegges opprettholdt med mulighet for evt også å supplere tilliggende marinavirksomhet (N6 og N7) og turistanlegg (utleiehytter i N7) med et bevertningstilbud.

6.12 Småbåtanlegg i sjø

Formålet omfatter bryggeanlegg og tilhørende arealer i sjøen. S1-3 omfatter slike arealer på strekningen fra Theastranda til Hankø Marina. Eksisterende bryggeanlegg tillates opprettholdt eller utvidet innenfor rammene i plan og bestemmelser.

S4 omfatter sjøområdene med bryggeanlegg på Hankø Marina – Furuøy. Sydvestre del av anlegget utvides med en ny NV-SØ-gående bryggepir på utsiden av eksisterende brygger, og med en forlengelse av eksisterende brygger. Dette gir en avgrensningslinje av anlegget mot leden som tar utgangspunkt i den nordre eksisterende bryggen og føres gjennom anlegget sørover fram mot grunnen ved Gullikskjær. Alle brygger i anlegget skal være flytebrygger. Det vil kun bli tillatt med longside-plasser utvendig på ytterste brygger aht ferdsel i leden. Utvidelsen vil gi rom for 170 nye båtplasser ved 4 m brygge/båt (noe større gj.sn. bredde enn i dag). Prinsippet for utforming av anlegget er vist i figur. 17.



Figur 17. Havneanleggene ved Hankø Marina (S4) og Erik Magnussen (S7). Til venstre opprinnelig planforslag med utvidet anlegg i S7 og egen p-plass P4. Til høyre revidert forslag med kun eksisterende brygger i S7 og uten ny tilhørende p-plass P4 som var ment primært for utvidelsen. Samlet utnyttelse er ganske lik i begge alternativer.

Arealet S5 skal erstatte båtplasser på eksisterende fellesbrygge som bortfaller når området SM etableres. Halvparten av plassene på denne bryggen er erstatningsplasser for båtplasseiere som mistet sine båtplasser den gang parkeringsarealene på Furuøy ble opparbeidet. Disse plassene legges nå i området S5. Resterende båtplasser i brygger knyttet til dette skjæret ("Skånrokken") forutsettes flyttet til ny brygge i S6.

S7 omfatter kun eksisterende bryggeanlegg (ca 180 bryggemeter) tilhørende grunneier Erik Magnussen. Anlegget var i opprinnelig innsendt planforslag vesentlig større (ca 800 bryggemeter) og med egen p-plass (P4) samme sted, men ble av planutvalget vedtatt 26.06.16 å ikke utvides. Fylkesmannens miljøvernaveiding uttalte ved regionalt planmøte at de var skeptiske til P4 fordi den måtte etableres ved fylling i grunt sjøområde. På Gullikskjær åpnes det for en liten brygge/landgangsbrygge ved sjøboden. Parkeringsbehovet knyttet til S7 (som i utgangspunktet var forutsatt løst innenfor P4) kan dekkes innenfor parkeringsarealene på Furuøy eller alternativt i fjellhall PA. Se illustrasjoner over som viser opprinnelig planforslag med større S7 og egen P-plass P4 sammenlignet med revidert planforslag der P4 er utelatt og sjøarealet utnyttet med større brygger knyttet opp mot Furuøy som har god adkomst/parkering og diverse service knyttet til småbåthavn.

S8 omfatter bryggeanlegget (flytebrygger) på Hankø Yachtclub. Dette anlegget skal ikke utnyttes til ordinære båtplasser, men benyttes som liggeplasser for seilbåter ved regattaer. S9 er området i sjø umiddelbart utenfor den østre bygningen til Hankø Yachtclub og skal benyttes til fortøyning av båter ved denne delen av anlegget.

S10 var opprinnelig ment som et kombinert anlegg bestående av ordinære båtplasser, liggeplasser for rigging av båter og kaiområde for opptak/utsetting av båter som lagres i fjellhallen (båthotell). Selve bryggeanlegget skal bestå av flytebrygger. I området tillates oppført en mindre bygning for lagring av utstyr som er nødvendig for virksomheten. Etter negativ uttalelse fra Statens vegvesen til kryssing av veien mellom fjellhall og havneområde S10 med transport av båter, er arealet ved revisjon av 18.09.2018 begrenset til å være en ren båthavn (flytebrygge) uten fast kai med mulighet for opptak/utsetting av båter og dermed heller ingen transport mellom havneanlegget og fjellhallen.

S11 er område for erstatning av privat småbåtbrygge som må saneres/flyttes når gang-/sykkelveien bygges.

S12 er eksisterende småbåtbrygger med tilhørende sjøareal. 2 eksisterende brygger i dette området som må saneres i forbindelse med bygging av gang-/sykkelveien tillates erstattet innenfor arealet.

S13 er i revidert planforslag endret fra å være et nytt havneanlegg til kun å omfatte mulighet til reetablering av 4 korte private brygger som må saneres ved framføring av ny gang-/sykkelvei. Endringen skyldes negativ uttalelse fra Statens vegvesen, siden havneanlegget ikke har biladkomst og parkeringsmulighet med tilhørende fare for kantparkering i fylkesveien nær uoversiktlig kurve.

S 14 er Fredrikstad seilforenings bryggeanlegg (flytebrygger) på Andersenslippen. Eksisterende brygge forlenges for å gi økt liggekapasitet. Det legges ut tverrgående bølgebryter ytterst i anlegget for å skjerme dette for sørvestlig vind med tilsvarende tverrgående pirer bak. Liggeplasser for seilbåter som deltar i regattaer skal ha prioritet, men det forutsettes at deler av anlegget ellers kan benyttes som ordinære båtplasser på vilkår at båtene forflyttes ved større arrangementer. Anlegget ble utvidet i revidert planforslag av 14.09.18 når område S13 ble sterkt redusert pga uttalelse fra Statens vegvesen.

S15 og S16 er områder for eksisterende private bryggeanlegg. I området S15 forutsettes eksisterende pælebrygger opprettholdt, evt erstattet av brygger av samme type.

S17 omfatter sjøområder med brygger på Hankøund Slipp. Det forutsettes en utvidelse av den sentral bryggen i anlegget i form av en direkte forlengelse, og utlegging av en tverrgående flytebrygge ytterst som skjerm i fht sørlige vinder. Utvidelsen gir rom for ca 40 nye båtplasser ved 4 m bredde.

6.13 Småbåtanlegg med tilhørende strandsone

Formålet omfatter arealer i sjø med bryggeanlegg og strandsonen umiddelbart innenfor som funksjonsmessig er tilknyttet bryggeanleggene. Formålet omfatter, med unntak av bryggeanlegget ved Andreassenslippen (SS2) og brygger ved kiosken og butikken i Vestre Vikane (SS4), mindre private brygger for fastboende og hytteiere. Innenfor områdene tillates brygger og sjøboder opprettholdt og evt marginalt utvidet i hht til rammene som framgår av bestemmelsene og plankartet. Innenfor området SS2 tillates eksisterende flytebrygge forlenget (ca. 6 nye båtplasser ved 4m bredde). Innenfor SS4 kan eksisterende brygger forlenges ut til formålsavgrensningen mot farleden FL.

6.14 Kjørevei

Formålet omfatter fylkesveien, private veier og felles adkomster. Fylkesveien har regulert kjørebanebredde 6 meter. Fra krysset med Vikanekroken i syd til krysset med Sareptaveien i nord, viser planforslaget en noe redusert breddestandard på kjøreveien (Fv 117) for å unngå konflikt med bestående bebyggelse. Over en strekning på 115 m er kjøreveibredden redusert fra 6 til 5 m (litt mer enn dagens). I tillegg kommer to overgangssoner på til sammen 53 m. Vest for Onsøyknipen, ved innkjøring til ny fjellhall PA, er veien sideforskjøvet noe vestover for å gi bedre siktforhold ved at en motkurve er rettet ut, og for å gi mulighet for et nødvendig manøvreringsareal mellom fylkesveien og innkjøringen til fjellhallen. Planforslaget gir da mulighet for tilfredsstillende frsikt i hht standard krav. I den krappe svingen vest for

innkjøringen til Andersenslippen (ved område B12), er veien sideforskjøvet og breddeutvidet noe for å gi plass til fortau på sørøstsiden, og for å opprettholde en akseptabel radius i svingen. K3 er ny adkomst til Hankø Marina. Eksisterende adkomst er flyttet av hensyn til den framtidige utnyttelsen av arealene på Furuøy, og for å bedre siktforholdene ved avkjøringen til fylkesveien. K8 er ny felles adkomst for Andersenslippen og tilliggende boliger på begge sider. Adkomsten er flyttet østover for å gi en mer trafiksikker løsning med bedre siktforhold. K11 forutsettes opprettholdt som adkomst til de tilliggende boligene i områdene B13 og B14, men skal ikke fungere som kjørbare adkomst til Hankøund slipp. Ny adkomst til Hankøund slipp er K12 som er lagt i fjellfoten lenger øst mot Stellaugsbukta.

6.15 Fortau

Fortau er regulert langs fylkesvei 117 der det er arealknapphet i forhold til framføring av gang-/sykkelvei med normert bredde – dvs der fremføring av ordinær gang-/sykkelvei ville kommet direkte i konflikt med eksisterende bebyggelse. Dette gjelder på to delstrekninger: I nord mellom avkjørsel til Furuøy og Sareptaveien og i sydøst fra fjellskjæringen syd for kiosk/kafeteria (ved kjørevei K11) til der fylkesveien møter sjøen under Onsøyknipen. For resten av veistrekningen er det regulert ordinær gang-/sykkelvei.

I nordre del av planområdet er fortau regulert uten utvendig grøft over en lengde på 11m for å unngå konflikt med eksisterende bebyggelse (inngår i samme strekning som har redusert kjørebredde og som er omtalt under pkt. 6.14 over).

6.16 Gang-/sykkelvei

Formålet omfatter eksisterende og planlagt gang-/sykkelvei langs fylkesveien på strekningen fra Sareptaveien til Rørvik med unntak av de to delstrekningene som er nevnt i kap. 6.2 foran. *Sykelhovedplanen* for Fredrikstad har som mål at sykkelveier skal gi mulighet for å sykle på jobb i en radius av 5 km fra sentrum. Hankøundet ligger ikke innenfor en slik sentrumsnær sone. Hensynet til gang- og sykkeltrafikk lokalt – herunder skolevei – veier tyngre her. Dette hindrer likevel ikke at flere ville ha syklet til jobb i byen i sommerhalvåret også fra Hankøundet dersom tilbudet hadde vært til stede. Planen legger til rette for dette, men det mangler fortsatt G/S fra plangrensen i SØ til Slevik. Øvrige mål i sykkelplanen er hensyntatt ved å regulere til G/S og fortau langs fylkesveien i hele planens lengde.

6.17 Gangvei

Eksisterende gangvei fra gang-/sykkelveien langs fylkesveien ut til området SM opprettholdes. Formålet er også benyttet på gangadkomsten til fjellhallen øst for Onsøyknipen og på gangadkomsten til Hankø Yachtclub (veien mellom hotellet og fergeleiet).

6.18 Annen veigrunn

6.18.1 Annen veigrunn – tekn. anlegg

Formålet er benyttet på mindre restarealer mellom gang-/sykkelveien og sjøen - herunder nødvendig fylling i forbindelse med gang-/sykkelveien rundt Mølen (AV3).

6.18.2 Annen veigrunn – grøntanlegg

Formålet er benyttet for en skråning mellom parkeringsområde P9 og vei K12 som forutsettes beplantet.

6.19 Leskur

Formålet omfatter leskur ved regulerte busslommer.

6.20 Kai

KA1-2 omfatter anløpskaiene til Hankøfergen. Dette gjelder arealer på Furuøy og ved Hankø Yachtclub. Disse forutsettes opprettholdt som i dag.

6.21 Kollektivholdeplass

Formålet omfatter busslommene langs Vikaneveien som, med noen justeringer, er lagt inn i planen i hht tidligere reguleringsplaner.

6.22 Rasteplass

Det er lagt til rette for en rasteplass (R) langs fylkesveien ved Rørvik. Etablering av plassen forutsetter noe utfylling i sjøen. Plassen opparbeides med benker og det tilrettelegges for bading og fiske. Det tilrettelegges parkeringsplasser for besøkende og 10 parkeringsplasser for hytteiere i området som i dag har svært begrensede parkeringsmuligheter og med trafikkfarlig avkjørsel som vanskelig kan utbedres der den ligger. Det forutsettes opparbeidet en landskapsplan for området som viser hvordan plassen utformes i detalj.

6.23 Parkeringsplass på grunnen (markparkering)

P1 har beliggenhet langs Sareptaveien ved gamle Sarepta bedehus. Plassen skal dekke behovet for parkeringsplasser knyttet til bryggeanlegget/sjøboder for utleie på Andreassenslippen (felt U1). P2 og P3 er parkeringsarealer på Furuøy. Disse reserveres for de som, i hht tidligere avtaler, har rettigheter til parkering i området (hytteiere på Hankø, Hankø Hotell & Spa, Hankø utvikling (Husebukta-prosjektet) og dagsbesøkende i området). I hht tidligere ervervsavtaler tillates ikke båtopplag på disse arealene. P4 var i opprinnelig planforslag et parkeringsareal som skulle dekke parkeringsbehovet for et utvidet bryggeanlegg i område S7, men er tatt ut i hht planutvalgsvedtak av 26.05.2016 sammen med en overføring av nye båtplasser fra S7 til S4. P5 og P7 er parkeringsarealer for Fredrikstad seilforenings base på Andersenslippen. P8 og P9 er privat parkering for hytteiere.

6.24 Parkeringshus/anlegg i fjellhall

Innenfor området PA legges det til rette for fjellhall for parkering og båtopplag med tilhørende servicefunksjoner i Onsøyknipen. Planen viser arealer for lokalisering av hallen. Videre prosjektering med tilhørende geotekniske undersøkelser vil være avgjørende for den endelige utformingen av hallen. Det forutsettes at maks. 50% av det arealet som er avsatt til formålet kan utnyttes. Det avsettes så vidt mye mer areal i planen enn det som forutsettes utnyttet fordi man på forhånd ikke vet hvordan fjellets beskaffenhet er, og det er sannsynlig at visse deler av området er lite egnet.

6.25 Friområde

FR1 omfatter området Theastranda ved Sareptaveien nord i planen. Arealet forutsettes videreført som et lokalt friområde i tråd med någjeldende reguleringsplan, men nordre del beholdes som næringsområde. FR2 er nordre del av Furuøy. Eksisterende liten badestrand mot nordvest planlegges opprustet med stier for å lette adkomsten fra vei/parkering til strandsonen. Eksisterende bebyggelse innenfor området saneres, noe som bidrar til at området vil virke mindre privatisert. Dersom det blir aktuelt å opparbeide parkeringsanlegg under bakkenivå, skal dette anlegget overdekkes og vegetasjon reetableres, slik at området framstår med et mest mulig naturlig preg. FR3 er badestranden på Andersenslippen med tilhørende bakland. Området er mye brukt av lokalbefolkningen, og dagens bruk forutsettes videreført.

6.26 Vegetasjonsskjerm

Områdene V1-V6 er vegetasjonsskjermer rundt parkeringsarealene på Furuøy (P2 og P3). V7-V9 er tatt ut av planen sammen med p-plass P4. V10 og V11 er vegetasjonssoner rundt adkomstene til fjellhallen. Disse har en viktig funksjon for å dempe innsynet til innslag og porter til fjellhallen. V12-V14 er vegetasjonsskjermer ved parkeringsarealene til Andersenslippen. Sonene skal opparbeides med blandet vegetasjon som gir en god skjerming av parkeringsarealene i forhold til omgivelsene. V16-V17 er grøntområder langs gangveien til Hankø Yachtclub og fergekaia i dette området. V18 er et naturområde med fjell og vegetasjon som forutsettes opprettholdt mellom fylkesvei 117 og småbåthavna SS7.

6.27 Skogbruk

Områdene ligger i tilknytning til kjørevei K5 som kan benyttes til uttransportering av tømmer fra skogområdene på nordsiden. Områdene LS1-2 kan benyttes i forbindelse med skogsdrift, for eksempel til velteplass for tømmer.

6.28 Naturformål

Formålet omfatter natur-/utmarksområder. I disse områdene er det ikke planlagt nye tiltak. NA4-9 er holmer og skjær i Hankøsundet som er av stor betydning for opplevelsen av landskapet. Områdenes naturlige preg skal opprettholdes.

6.29 Ferdsel

FE1-9 er sjøområder som ikke er omfattet av hovedleden i sundet eller andre formål i sjø. Innenfor flere av disse områdene er det lagt ut moringsbøyer for fortøying av båter på svai. Dette kan stedvis være et problem for framkommeligheten i området. Alle moringsbøyer forutsettes derfor fjernet i disse områdene. Forøvrig forutsettes uendret bruk (ferdsel med båt).

6.30 Farled

FL er hovedleden gjennom Hankøsundet. I leden tillates det ikke moringsbøyer for fortøying av båter på svai. Her forutsettes alle moringer fjernet uansett tidligere tillatelse eller ikke.

6.31 Bøyehavn

BH1-4 er områder der eksisterende fortøyningsbøyer tillates opprettholdt. Havnemyndigheten kan videre vurdere om enkelte, tidligere godkjente moringsbøyer som må fjernes fra andre steder kan overføres hit.

6.32 Naturområde i sjø

NS omfatter et gruntvannsområde ved Furuøy. Gruntvannsområder har generelt et stort biologisk mangfold. Innenfor området tillates det ikke mudring eller andre tiltak i sjøbunnen som kan forringe området betydning som leveområde for sjølevende organismer.

6.33 Vannsport

Formålet omfatter sjøarealet sør for Kællen. Området skal fungere som treningsområde for jolleseilere. Denne virksomheten er ikke til hinder for annen båttrafikk i området, men det skal tas særskilt hensyn til seilerne når det er trening i området. Formålet omfatter også fortøyningsstedet for kongeskipet Norge (ved Kællen).

6.34 Badeområde

Formålet omfatter badeområder i sjø på Theastranda (BA1), ved Furuøy (BA2) og ved Andersenslippen (BA3). Innenfor områdene tillates ikke båtferdsel. Områdene tillates markert med markeringsbøyer.

6.35 Frisikt

Formålet er nyttet der kravet til frisiktsone berører annet formål enn veiareal. Innenfor disse sonene er det ikke tillatt med sikthindrende elementer høyere enn 50cm.

6.36 Hensynssone – landskap

Hensynssonen er benyttet på områder som er av stor betydning for landskapsopplevelsen i Hankøundet. Dette gjelder følgende lokaliteter: FR2 (friluftsområdet på nordre del av Furuøy), NA 4 og 5 (Gullikskjær), og NA6-9 (Kællen med tilhørende småholmer). I disse områdene tillates ikke tiltak som kan skade naturgrunnlaget. Vegetasjonen skal skjottes i samråd med kommunens miljøforvaltning.

6.37 Hensynssone – kulturmiljø

Hensynssonen er benyttet på områder med særskilt bevaringsverdige bygninger eller bygningsmiljøer. Dette gjelder følgende lokaliteter:

- Andreassenslippen (U1) med sjøbodmiljøet og den gamle slippen og Gullikskjær med gammel sjøbod (U3 og NA4-5).
 - Hytteområdene F2-4 med Eriksholmene med to SEFRAK-registrerte bygninger og Enerodden (F4).
 - Området N1 som omfatter det særpregede miljøet rundt Johs. Kiosk og butikk i Vestre Vikane, deler av N6, hele N7 (begge Hankøund slipp) og N8 (Theastranda).
 - Områdene I1- 3 som er bygningsmiljøene på Hankø Yachtclub og Andersenslippen
 - Boligområdene B4, B6, B12, B13, B14.
 - Havneområdene SS12-14 hvorav det siste omfatter sjøområder med tilhørende strandsone i Stellaugsbukta (småskala miljø med pælebrygger og små badehus/sjøboder).
- Innenfor disse områdene skal man, ved gjennomføring av tiltak, legge særskilt vekt på at eksisterende arkitektoniske uttrykk og strøkskarakter videreføres.

6.38 Hensynssoner – støy

Hensynssonene er benyttet for en sammenhengende stripe på begge sider av Fv. 117 – gradert etter gul og rød støysoner i hht støyberegning fra Statens vegvesen. Ingen planlagte tiltak kommer i konflikt med støysonene.

6.39 Eiendomsforhold

Fv 117 (Vikaneveien) med tilhørende gang-/sykkelveier, fortau og bussholdeplasser med eventuelle leskur, områder med trafostasjoner og pumpestasjoner, samt områder i sjø der privat eiendomsrett ikke gjelder, er offentlige. Videre er Andersenslippen offentlig eiet, men leies ut til seilforeningen. Områdene K6 og K8 er felles. Øvrige områder er private.

Enkelte eiendommer i planområdet er ikke oppmålt etter gjeldende krav til nøyaktighet, og kartgrunnlaget er derfor varierende mht eiendomsgrensens nøyaktighet. Der hvor planen viser at en formålsgrense mellom to ulike reguleringsformål er sammenfallende med en eiendomsgrense, har eiendomsgrensen vært utgangspunktet for plassering av formålsgrensen. Ved eventuelle avvik ved senere og mer nøyaktige tomteoppmålinger for slike tilfeller forutsettes eiendomsgrensen å være avgjørende for formålsgrensens endelige fastsetting.

Formålsgrenser for veiformål kan imidlertid ikke endres slik at regulerte veibredder blir mindre enn målsatt minstestandard i planen på de enkelte delstrekninger.

7.0 Alternativvurderinger

”Mulighetsstudien for utvikling av Hankøsundet” utgjør en del av grunnlaget for planarbeidet. I Mulighetsstudien er det skissert 2 ulike scenarier for utviklingen av seilspannleggene i området; Scenario 1: Seilspann fordelt på flere lokaliteter (Andersenslippen, Hankø Marina og Hankø Yachtclub), og scenario 2: Seilspannlegg konsentrert til en lokalitet - Hankø Marina (Furuøy). En utbygging konsentrert på én lokalitet er vurdert å bli for massiv og kan gi et anlegg som ikke harmonerer med det småskalapreget området har. Det er derfor valgt å legge scenario 1 til grunn som betyr fordeling av seilspannlegget på 3 delanlegg på ulike lokaliteter.

8.0. Tekniske anlegg, renovasjon m.m.

Det forutsettes inngått utbyggingsavtale mellom utbyggerne og kommunen før utbygging skjer som omhandler standard på kommunaltekniske anlegg, vilkår for overtagelse av disse, utbyggingstakt m.m. Behov for nye trafostasjoner mv. i forbindelse med utbyggingstiltak vurderes i samråd med netteier. Avfall skal håndteres i hht det til enhver tid gjeldende reglement i kommunen - herunder hvor avfallsbeholdere skal plasseres.

9.0. Planprosess

9.1 Organiseringen av planarbeidet og planprosess

Kommunen har vedtatt samarbeidsformen i planarbeidet. Det er vedtatt en rollefordeling som medfører at private aktører står som oppdragsgivere/tiltakshavere for planarbeidet mens kommunen er planmyndighet og premissgiver for arbeidet. Planarbeidet er organisert som et prosjekt med styringsgruppe og referansegruppe.

Styringsgruppen består av følgende aktører: Fredrikstad seilforening, Hankø Yachtclub, Hankø Marina AS, Fredrikstad eiendomsutvikling AS, Hankø Hotell & Spa AS, Hankø Utvikling AS, Erik Magnussen, Elin Andreassen, Einar Lund, Hankø vel og Fredrikstad kommune. Kommunen har i eget vedtak invitert både Hankø Vel og Vikane Vel med i styringsgruppen, men Vikane Vel valgte å være representert i planarbeidet gjennom referansegruppen.

Før revisjon av 09.11.2018 har Hankø Utvikling AS, Hankø Invest AS og Einar Lund valgt å tre ut av gruppen av tiltakshavere som finansierer nødvendige revisjoner av planmaterialet. Elin Andreassen er død, og hennes arvinger er ikke invitert til å videreføre partens interesser, da disse tidlig ble innarbeidet fullt ut i planen og ikke er endret deretter.

Oppdragsgivergruppen består derfor i dag av følgende parter: Fredrikstad Seilforening, Hankø Marina AS, Hankø Yachtclub, Fredrikstad Eiendomsutvikling (Hankøslipp) og Erik Magnussen.

Referansegruppen består av 2 representanter fra Vikane vel, repr. for Fjeldly Marina, en repr. for grunneiere i området som ikke er representert i styringsgruppen, og kommunens barnetalsperson. I tillegg er repr. for Johs. Andersen Kiosk og butikk og repr. for Hankøfergen invitert med i referansegruppen, men disse takket nei til å delta.

Det er holdt åpent folkemøte i den innledende fasen av planarbeidet, og det vil også bli holdt folkemøte i forbindelse med høringen av planforslaget. Kommunens planutvalg er orientert om planprosessen og planutarbeidelsen i juni 2011 og i januar 2012. Regionalt planforum ble orientert om planarbeidet i september 2011. Underveis i planprosessen er det avholdt en lang rekke særmøter med ulike interessenter i planområdet.

9.2 Innkomne uttalelser

Oppstart av arbeidet med områdereguleringen ble kunngjort i lokalavisene 13.07.2010 og i brev datert 09.07.2010 til relevante myndigheter, organisasjoner, naboer og andre berørte. Frist for å komme med uttalelser var 01.09.2010. Det har vært sendt ut 2 fornyede begrensede varsel pga små utvidelser av planområdet (11.03.11 og 29.08.11). Det har kommet totalt 37 uttalelser. Disse er oppsummert og kommentert nedenfor.

1. Østfold fylkeskommune, regionalavdelingen, plan- og miljøseksjonen, datert 31.08.2010

Er enig i at områdeplan er riktig plantype. Minner om at det er en kommunal oppgave å utarbeide områdeplaner og at kommunen har ansvar for rammer, innhold og framdrift i planprosessen. Det forutsettes at det foreligger nødvendige vedtak i kommunen som grunnlag for den arbeidsdelingen som er valgt ved planutarbeidelsen.

Planen er i samsvar med forslag til ny kystzoneplan. Fylkeskommunen har imidlertid ikke tatt stilling til kommunens forslag til kystzoneplan da denne mangler konsekvensutredning.

Planarbeidet må forholde seg til gjeldende regionale planer, RPR-O og føringer derfra. Det vises til disse. Følgende temaer må vektlegges særskilt:

- Formål og grad av utnyttelse
- Risiko- og sårbarhet
- Støy
- Trafikkforhold
- Kollektivtrafikk
- Leke- og uteoppholdsarealer
- Estetikk og byggeskikk
- Friluftsimteressene
- Universell utforming

Planen skal utarbeides i hht gjeldende veiledningsmateriell og følges av en planbeskrivelse.

Planprogrammet mangler beskrivelse av planprosessen med frister og deltakere, og opplegg for medvirkning. Mangler også eksplisitt beskrivelse av hvilke planalternativer som vil bli vurdert og hvilke forhold som er avklart i overordnede planer. Dette må innarbeides. Videre bør bedring av allmennhetens tilgjengelighet til strandsonen tas inn som en målsetting under punktet om Friluftsliv.

Saken har vært forelagt Fylkeskonservator som fokuserer på følgende forhold:

- Hankøundet er definert og kartlagt som et regionalt verdifullt kulturmiljø. Området kjennetegnes av særegen bebyggelse i form av sjøbumiljøer/slipper, store villaer og tidlig fritidsbebyggelse. Det helhetlige kulturmiljøet må gjenspeiles i planen som hensynssone kulturmiljø med tilhørende bestemmelser og retningslinjer, samt streksymboler for vern/bygg som skal inngå i planen. Nye tiltak bør i skala, form og farge underordne seg de eksisterende forhold, noe som må ivaretas i bestemmelsene.

- Andersenslippen er underlagt et særskilt vern.
- Kartfesting av viktige elementer knyttet til kulturmiljø bør gjøres gjennom befaring.
- Pays gravsted bør markeres som kulturminne. Det samme bør kongemonumentet i sundet.
- Grunnmuren etter signalstasjonshytta på Onsøyknipen skal bevares og bør inngå i samme kulturminneformål som den nærliggende gravrøysen. Gravrøysen bør markeres som hensynssone D slik at det kan gis retningslinjer for bruk, skjøtsel mv.
- Hele Onsøyknipen bør avsettes som hensynssone landskap. Det samme gjelder Kællen.
- Det varsles behov for arkeologiske registreringer før endelig uttalelse kan gis.

Vår kommentar:

Fredrikstad kommune har behandlet arbeidsdeling i planarbeidet som egen sak i planutvalget og det formelle grunnlaget er dermed avklart. Oppstart av planarbeidet ble varslet på et tidspunkt da kommunens kystsoneplan ikke var endelig vedtatt. Kystsoneplanen ble imidlertid vedtatt i første halvdel av 2011 og føringene fra denne er lagt til grunn for planarbeidet. Temaene som listes opp som særlig viktige er behandlet i planbeskrivelse/bestemmelser og konsekvensutredning. Planen er utarbeidet i hht gjeldende veiledningsmateriell. Fylkeskommunens merknader til planprogrammet er tatt til etterretning, og programmet er justert i hht til dette. Det er foretatt vurdering i hht bevaringsverdige kulturmiljøer/enkeltojekter. Områder som er vurdert å ha behov for særskilt ivaretagelse av disse interessene er markert som hensynssoner. Pays gravsted/Kongemonumentet har beliggenhet utenfor planområdet. Det samme gjelder objekter på Onsøyknipen. Planområdet er redusert i området Onsøyknipen, og omfatter nå kun bebyggelsen langs veien/et begrenset areal langs veien. Fjellhallen er regulert som anlegg under bakken og berører således ikke objekter på overflaten. Som en følge av reduksjonen av planområdet (på bakkenivå) er kravet om arkeologiske registreringer bortfalt (jfr. brev fra kulturminneseksjonene av 02.11.2010). Standard formulering vedr. evt funn av fornminner under anleggsarbeid mv. er tatt inn i bestemmelsene.

2. Fylkesmannen i Østfold, datert 01.09.2010

Planen bygger på Mulighetsstudien for Hankø-området og planprogrammet fokuserer derfor på bryggeanlegg mv. på land og den dekker sjøområdene i sundet. Fylkesmannen er noe usikker på om planavgrensingen er hensiktsmessig: *"Planen legger opp til at eksisterende byggeområder for fritidsbebyggelse og boliger måtte vurderes i detaljplan, og det bør også avklares i overordnet plan (kystsoneplanen) om det er aktuelt å fortette eller utvide bygningsmassen i området. Også andre tiltak innenfor infrastruktur (parkering) mv. må avklares i detaljplan, men det vil i områdeplanen være nødvendig å konsekvensutrede hvilke alternativer som er tenkt for de tiltak som inngår i planområdet. Det vil være den samlede virkning på miljø og samfunn av en større utvikling i området som er formålet med konsekvensutredningsarbeidet. Som utbyggingsplan for brygger mv er imidlertid planavgrensingen mer egnet, bl.a. med sikte på at gi hjemmel for fjerning av bøyer, og skape havne- og seilingsforhold beregnet for regattaer og stevner."* Det vurderes som positivt at det legges vekt på natur- og friluftsliv i planprogrammet. Det bør være høye krav til universell utforming. Øvrige tiltak i området bør det være tid til å vurdere og avklare i kommunens kystsoneplan før evt detaljregulering sette i gang. I lovverk og føringer fra RPR-O og kystsoneplanen for Østfold er det ikke forutsatt økt utbygging i denne type områder. Varsler en streng holdning til planer som tilrettelegger for utbygging i sjønært område. Følgende temaer vurderes som særskilt viktige i planområdet:

- Barn og unge, medvirkning og levekår
- Estetisk utforming
- Universell utforming
- Grønnstruktur
- Naturmangfold
- Samfunnssikkerhet
- Støy
- Forurensning
- Klima og energi
- Kartfremstilling

Vår kommentar:

Avklaring av planavgrensning og plantype (områdeplan) er foretatt i samråd med/etter føringer fra Fredrikstad kommune. Planen er utformet som en områdeplan med detaljering i de områdene som omfatter utbyggingstiltak. Planen legger til rette for flere utbyggingstiltak i strandsonen. Disse er foreslått med utgangspunkt i innspill fra oppdragsgivergruppen og etter behandling i styringsgruppen der også kommunen er representert. De temaene som er listet som særlig viktige innenfor planområdet vurderes å være ivaretatt i plandokumentene.

3. Statens vegvesen, region øst, datert 02.08.2010

Har følgende innspill til planprogrammets punkt om trafikkforhold som også gjelder som innspill til reguleringsplanarbeidet:

1. Gjeldende vegnormaler skal legges til grunn ved planlegging av riks- og fylkesveger.
2. Nullvisjonen skal ligge til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet.
3. I hht NTP skal det tilrettelegges for at transportsystemet er tilgjengelig og har god framkommelighet. Transportsystemet skal være universelt utformet. Det skal tas inn krav om dette i plan og bestemmelser.
4. Det må tilrettelegges for kollektive transportformer.
5. Det må tas miljøhensyn i planleggingen. Det vises særskilt til retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (MD T-1442).
6. Parkering må avklares når det gjelder behov, lokalisering og avgift/ikke avgift.
7. Det mangler gang-/sykkelveg langs FV 117 mellom Stellaugsbukta og Gullikskjær (ca 1 km). Løsninger for gående og syklende må være vist i planen, og framkommeligheten og sikkerheten skal være ivaretatt.
8. Generell byggegrense langs riks- og fylkesveger er 50 m. Andre byggegrenser kan fastsettes gjennom planen. Trafiksikkerhet, vedlikehold og drift av vegen, arealbehov ved utbedringer av vegen og miljøet på eiendommer langs vegen må ivaretas.

Vår kommentar:

Vegvesenet merknader er tatt til etterretning og vurdert og innarbeidet i planen.

4. Kystverket sørøst, datert 05.08.2010

Kystverket bemerker at farvannet er trangt med mye båttrafikk sommerstid. Det er derfor spesielt viktig at det ikke legges opp til en arealbruk som er til hinder for gjennomgående trafikk eller som fører til ferdselsmessige konflikter mellom ulike brukergrupper. Er positive til bedre utnyttelse av stedets småbåthavnkapasitet, at det ryddes opp i sjøarealet (reduisert bruk av bøyer), og at konsekvensene av økt trafikk både på land og i sjø som følger av tiltaket utredes.

Vår kommentar:

I forhold til hovedleden gjennom sundet er det utvidelsen ved Hankø marina kan være av betydning for gjennomgående trafikk. Planen for utvidelse av bryggeanlegget ble oversendt kystverket til en forhåndsuttalelse. Det var ikke motforestillinger mot den viste utvidelsen. Det er forutsatt opprydding i moringsbøyer, og trafikk på sjø og land er vurdert i planarbeidet.

5. Østfold fylkeskommune, datert 12.08.2010

Melding om at saken er oversendt Norsk maritimt museum for uttalelse. Endelig uttalelse avventer svar fra NMM.

Vår kommentar:

Ingen kommentar (se pkt. 6).

6. Norsk Maritimt Museum, datert 17.08.2010 og 12.20.2010

Norsk maritimt museum foretok først en vurdering av saken i sitt brev av 17.08. Etter nærmere redegjørelse for detaljene saken ble det sendt en ny uttalelse der det konkluderes med det må tas inn bestemmelser som sikrer stanse- og meldeplikten (jfr. kulturlovens bestemmelser) dersom det påtreffes kulturhistorisk materiale ved gjennomføring av tiltak.

Vår kommentar:

Uttalelsen fra NMM tas til etterretning, bestemmelse om stanse- og meldeplikt er innarbeidet i bestemmelsene.

7. Fiskeridirektoratet, region sør, datert 18.08.2010

Området er velegnet for friluftsliv og anlegg for fortøyning av båter. Ved at området utvikles i en slik retning kan en i framtiden kanalisere slik aktivitet hit og således unngå å ta i bruk andre områder. Det er kjent forholdsvis mye ålegress innenfor området. Dette må vies spesiell oppmerksomhet. Det er antakelig et variert marint liv i området. Det uttrykkes derfor tilfredshet med at biologisk mangfold skal vies spesiell oppmerksomhet. Det gjøres oppmerksom på at mulighetene for å utøve fiske i området reguleres av Havressurslova, ikke av PBL.

Vår kommentar:

Uttalelsen tas til orientering/etterretning. Nye utbyggingstiltak er tilpasset lokaliseringen av registrerte ålegressenger. Som en følge av dette er bl.a. planlagt utbygging med brygger på Kællen frafalt, og planlagte utvidelser av brygger på Hankøund slipp redusert.

8. NVE, datert 02.09.2010

Dersom bygging av fjellhall antas å kunne påvirke grunnvannsstanden i området, må dette undersøkes nærmere. Planen må i så fall beskrive hvordan grunnvannet blir berørt, konsekvenser og evt avbøtende tiltak, evt beskrive at grunnvannet ikke blir berørt. Det bør settes krav i bestemmelser om at uønsket forurensning fra byggeperioden i form av sig ned i grunnen må unngås, og at det må også tas inn krav om avbøtende tiltak i forhold til dette. Overvannsproblematikk/håndtering fra utvidede tette flater må fokuseres.

Vår kommentar:

Planen viser arealbruken og tilrettelegger for lokalisering av en evt fjellhall. Nærmere undersøkelser som redegjør for grunnvannsproblematikk, geologiske forhold mv. forutsettes utført på et senere tidspunkt i prosjekteringsfasen. Det er gitt bestemmelser som sikrer at disse forholdene skal utredes i forbindelse med prosjekteringen av en evt fjellhall. På samme måte

er det gitt bestemmelser som sikrer at det redegjøres for overvannshåndtering i forbindelse med byggetiltak.

9. Fredrikstad kommune, prosjektadministrasjonen, datert 23.08.2010

Har følgende kommentarer:

- I Onsøyknipen er det terreng der det kan utløses steinsprang (jfr. NVE's aktsomhetskart). Dette må hensyntas i planen. Det er foretatt geotekniske målinger i området på 80-tallet.
- Videreføring av g-/s-vei langs Vikaneveien må inngå i planen fra Gullikskjær til Stellaugsbukta og fra p-plass for Hankø til Sareptaveien.
- TD har planer om å legge ny nødoverløpsledning og utføre arbeider rundt pumpestasjonen i Stellaugsbukta. Avklares nærmere med TD.

Vår kommentar:

Tiltak som berører mulig rasfarlige områder er fjellhallen. Geologiske forhold - herunder rasfare - må utredes og dokumenteres ved byggesøknad. Planens bestemmelser setter krav om dette. Sammenhengende gang-/sykkelvei/fortau er lagt inn i planen. Pumpestasjonen i Stellaugsbukta ligger utenfor planområdet. Det er heller ikke forutsatt tiltak i dette området. Planen vil ikke ha betydning for etablering av ny nødoverløpsledning.

10. Fredrikstad kommune, barnerepresentanten, datert 23.07.2010

Plan- og bygningsloven forutsetter at hensynet til barn og unge ivaretas i planleggingen. Medvirkning fra barn og unge skal beskrives i planprogram og planbeskrivelse. Konsekvenser og virkninger av planen for barn og unge skal beskrives i planen og i alle konsekvensanalyser. Det vises til lovens §§ 5-1, 5-2, 3-1, og RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Andre viktige tema er universell utforming som forutsetter en inkluderende planlegging, herunder forutsetninger for at folk kan medvirke i planleggingen. I forhold til tema universell utforming og generell tilrettelegging vises det også til Diskriminerings- og tilgjengelighetslovens § 9.

Vår kommentar:

Barnerepresentanten har plass i referansegruppen i prosjektet og har således hatt mulighet til å komme med innspill til planarbeid og prosess under veis. Konsekvenser og virkninger av planen for barn- og unge er belyst i planarbeidet.

11. Fredrikstad Energinett AS, datert 14.07.2019

FEN har ikke anlegg i dette området.

12. Fortum Distribusjon AS, datert 22.07.2010

Fortum har høyspent- og lavspentnett i området og forutsetter at deres retningslinjer for tilknytning av anlegg hensyntas. Når det gjelder elektrisk kraft må det påregnes utbygging av el-forsyningen i områdene med lavspent og muligens ny(e) nettstasjon(er). Det må evt avsettes nødvendig plass til dette. Evt gatelys må også hensyntas. Utbygger må dekke alle utgifter i forbindelse med evt flytting av nett/utbygging.

Vår kommentar:

Uttalelsen fra Fortum tas til etterretning. Eksisterende trafoer er vist i plankartet. Behov for nye nettstasjoner mv. avgjøres i samråd med netteier i forbindelse med prosjekteringen av de enkelte tiltakene.

13. Hafslund Nett, datert 13.07.2010

Hafslund nett har ingen anlegg i det aktuelle området.

14. Borg Buss AS, datert 15.07.2010

Borg Buss ønsker at det opparbeides snuplass for buss i området parkeringsplassen øst for Hankø marina. Dette for at både rutegående kollektivtrafikk og turistbusser kan betjene området og hotellet. Mener at kollektivtrafikk kan avlaste noe av biltrafikken til området og således bidra til bedre parkeringsforhold. Ønsker så lite inngrep som mulig, men at det gis plass for at én buss kan nytte snuplassen om gangen.

Vår kommentar:

Rutegående kollektivtrafikk har i dag snuplass på toppen av Vikanebakken. Denne løsningen gjør at bussen trafikkerer gjennom hele det tettbebygde området i Vikane før den snur. For å opprettholde en god service for beboerne mener vi denne løsningen bør videreføres. Det synes lite hensiktsmessig at rutebusser skal snu ved Hankø Marina. Snumulighet for turbusser til Furuøy (med for eksempel gjester til Hankø hotell) kan etter vår oppfatning løses internt på parkeringsarealene på Furuøy.

15. Oslofjordens friluftsråd, datert 01.09.2010

OF viser til sitt tidligere innspill (11.06.2010) til arbeidet med kommunens kystsoneplan som i stor grad også har relevans i denne sammenheng. Anser mulighetsstudien for Hankøundet som en god analyse for utvikling av området, men påpeker at naturmangfold/rødlistede arter bør vies større oppmerksomhet. Dette temaet bør framgå av planprogrammet. Anser at scenario 2 (jfr. Mulighetsstudien: Delt løsning for seilsportanlegget med fjellhall for opplag/parkering) best ivaretar hensynet til natur, friluftsliv og landskap, og anbefaler dette.

OF har tidligere gitt uttalelse til en disp. sak vedr. bryggeetablering ut til Kællen. Dette har relevans også her:

- En flytebrygge vil endre sundets karakter og bidra til nedbygging av sjøarealer som er av nasjonal interesse for utøvelsen av ikke minst båtbasert friluftsliv.
- Estetisk vil et 150 m langs sammenhengende flytebryggeanlegg dominere sundet og bidra til at området bærer preg av å være nedbygget.
- En flytebrygge kan medføre redusert vanngjennomstrømning og forringe vannkvaliteten på det offentlig sikrede friområdet ved Andersenslippen som er den eneste offentlige stranden i området. Det er eksempler fra andre tilsvarende områder på at denne type tiltak nettopp har medført forringet vannkvalitet.
- Bryggeanlegget vil tvinge brukere av kajakk, mindre båter/seilbåter og lignende til å måtte ferdes lenger ute i Hankøundet der det er mer båttrafikk. Dette kan svekke sikkerheten til sjøs for denne gruppen.

Konsekvenser i fht. friluftsliv og vannkvalitet må utredes, og dette bør framgå av planprogrammet.

Vår kommentar:

Tema biologisk mangfold og friluftsliv er egne utredningstemaer i planprogrammet og er behandlet i konsekvensutredningen og øvrige plandokumenter. Opprinnelige planer om bryggeetablering ut til og på Kællen er tatt ut.

16. Vikane Vel, datert 30.08.2010

Ønsker deltagelse i prosjektets referansegruppe. Foreslår at også båtforeningen i Vikane og en repr. fra de grunneierne som ikke er med å finansiere prosjektet kan delta i referansegruppen. Forutsetter at planarbeidet baseres på forslag til Kystsoneplan, og at områdeplanen vedtas

etter at Kystsoneplanen er endelig vedtatt i kommunen. Viser til sitt innspill til kystsoneplanen. Fokuseringspunkter i fht. kystsoneplanen og områdeplanen:

- Biologisk mangfold er viktig og må ivaretas.
- For ensidig fokusering på næringsdrivende, båtfolk, og seilsportens aktiviteter og innflytelse i området, på bekostning av forhold som angår fastboende og hytteiere i området.
- Det tas ikke hensyn til trafikale forhold utover parkeringsproblematikken.
- Gang-/sykkelsti må ferdigstilles.
- G-/s vei kan være basis for badeplasser, "fiske-pirer" og rasteplasser langs vannet.
- Ønsker et øremerket område beregnet på båtplasser prioritert for små båter for fastboende basert på den eksisterende båtforeningen.
- Det bør anlegges rampe for utsetting og opptak av småbåter. Bør anlegges av kommunen og være tilgjengelig for alle.
- Antall foreslåtte områder for nye båtplasser bør reduseres av hensyn til trafikale forhold, parkering og miljøbelastning.
- Innregulert p-plass i reguleringsplan nr. 231 (Stellaugsbukta) bør fjernes.
- Det må lages en god adkomst til friområdet på Furuøy.
- Brygger bør legges slik at badeplasser skjermes for båttrafikk slik at god sikkerhet oppnås.
- Estetikk må vektlegges i planlegging og gjennomføring av alle tiltak.

I et eget brev som foreningen har sendt Fredrikstad kommune uttrykkes prinsipiell motstand mot en løsning hvor ressurssterke aktører, som i utg. pkt. ønsker store endringer, får utarbeide områdereguleringen. Planen burde vært utarbeidet av kommunen selv uten binding til noen av interessene i planområdet.

Vår kommentar:

Velforeningen har plass i referansegruppen med 2 personer og ble også tilbudt plass i styringsgruppen, noe de takket nei til. Videre har en person som representerer grunneierne, men som ikke er med på å finansiere prosjektet, plass i gruppen. Styringsgruppen har forutsatt at velforeningen også representerer Vestre Vikane båtforening i referansegruppen. Planen er basert på kystsoneplanen som ble vedtatt i første halvår 2011. Velforeningens innspill er vurdert i plansammenheng og er etterkommet så langt det er funnet mulig. Det er ikke funnet plass til et eget bryggeanlegg reservert for medlemmene i Vestre Vikane båtforening. Etablering av et slikt anlegg forutsetter at foreningen inngår avtale med en grunneier og på den måten sikrer en egnet lokalitet til dette. En registrerer foreningens skepsis mot at private utbyggingsinteresser også finansierer planarbeidet. Kommunen har imidlertid gjort det klart at det ikke finnes offentlige midler til utarbeidelse av en slik plan. Den valgte samarbeidsformen er vedtatt av kommunen.

17. Vestre Vikene Båtforening, datert 06.06.2010 og 31.08.2010

Brevet ble opprinnelig sendt som innspill ved høringen av kommunedelplan for kystsonen, men har også relevans i forbindelse med dette planarbeidet og ble derfor overlevert som innspill i et møte med Vikane Vel/Vestre Vikene Båtforening 13.08.2010. Foreningen ble dannet i 1982 med formål å realisere en mindre båthavn for lokalbefolkningen. Foreningen har nå 32 medlemmer, men det har så langt ikke vært mulig å få til et bryggeanlegg. Foreningen viser til at kommunen tidligere har vært positiv til å få til dette. Mulighetsstudien for Hankøund antyder området sør for Furuøy som en mulig lokalisering for et slikt bryggeanlegg (her eier kommunen grunn og områder i sjø). Foreningen har følgende kommentarer:

- Hvis det blir utbygging i området ved Furuøy må etablering av et bryggeanlegg for båtforeningen prioriteres.
- Det vil være kort avstand til brygga for de fastboende båteierne og dermed ikke stort behov for p-plasser.
- En brygge på kommunens eiendom ved Furuøy vil ikke kreve mudring.
- Kommunale p-plasser på Furuøy (20 plasser) er for allmennheten og bør ligge inn til stranden.
- Det bør anlegges en rampe for utsetting og opptak av småbåter som også vil komme allmennheten til gode.

I mail datert 31.08.2010 kommer båtforeningen med en tilleggsuttalelse der de ber om å få med en representant i referansegruppen i prosjektet.

Vår kommentar:

Som nevnt i pkt. 16 forutsetter planlegging av et bryggeanlegg til Vestre Vikane båtforening at man har en aktuell lokalitet for dette gjennom avtale med en grunneier. Båtforeningen har ikke inngått en slik avtale, men har ønsket om etablering av et anlegg på kommunens grunn på Furuøy. Dette arealet er imidlertid helt sentralt i det nye seilspananlegget som planlegges på Furuøy, og etablering av en båtforeningsbrygge her vil være i konflikt med dette. Vi antar at det generelt vil være svært vanskelig å finne plass for etablering av et bryggeanlegg med rimelige båtplasser etter ”foreningsprinsippet” i dag. Det legges imidlertid til rette for et betydelig antall nye båtplasser i Hankøundet, og det vil være gode muligheter for å anskaffe båtplasser her til markedspris. Båtforeningens ønske om deltagelse i referansegruppen ble behandlet i styringsgruppen, og det ble konkludert med at båtforeningens interesser ivaretas av Vikane Velforening som også har medlemmer fra båtforeningen.

18. Sareptaveiens veifond, datert 26.08.2010

I veifondets årsmøte 2010 ble det fattet vedtak om at det ikke er ønskelig med parkeringsareal på gnr/bnr 102/2 eller i noen tilknytning til den privateide veien. Skal denne tomten brukes er dette kun i sammenheng med videreutvikling av Elin Andreassens bryggeanlegg. Ber om å bli holdt orientert i planprosessen.

Vår kommentar:

Parkeringsarealet på gnr/bnr 102/2 er forutsatt benyttet av Elin Andreassen for å betjene brukere av hennes bryggeanlegg/brukerne av sjøbodene.

19. Kirsten Gamlesanne, datert 09.08.2010

Er eier av gnr/bnr 85/150. Har følgende bemerkninger:

- Ønsker som grunneiere å være informert om planarbeidet under hele prosessen.
- Stiller spørsmål om hvor detaljert reguleringen vil være.
- Stiller spørsmål ved sikkerhet dersom det skal sprenges fjellhall: Kons. i forhold til deres bebyggelse, det skal være dårlige grunnforhold i fjellet og ustabil stor blokk som tidligere har blitt undersøkt i forhold til stabilitet.
- Ønsker at felles bryggeanlegg opprettholdes som i dag.
- Ser ikke behov for flere p-plasser. P-plassen på Furuøy er ubenyttet store deler av året og er skjemmende.
- Flere lokaliteter er å foretrekke framfor et stort anlegg på Furuøy (jfr. scenariene i Mulighetsstudien for Hankøundet).
- En oppgradering av eksisterende bygningsmassen på Furuøy vil kunne dekke behov for overnatting, servering med mer.

- Aksepterer ikke at området bygges igjen slik at de i tillegg til å miste strandlinje også mister utsikt.
- Mener man bør se på å anlegge parkering i områder utenfor 100-m beltet. Organisert transport mellom et slikt område og seilspanleggene i høysesong/ved arrangement vil kunne løse p-problemene uten at det går utover landskap, miljø og lokalbefolkning.
- Bemerker generelt at allerede påbegynte prosjekter i området bør slutføres før det settes i gang nye. G/s-vei bør ferdigstilles før videre utbygging i området.
- Viktig at lokalbefolkningen ikke blir glemt i planprosessen.

Vår kommentar:

I forhold til medvirkning/informasjon følger planen vanlige prosessregler: Berørte varsles ved oppstart av planarbeidet, det er holdt folkemøte (og vil bli holdt flere) og beboerne er representert i planarbeidet ved Vikane Velforening. Alle berørte får anledning til å uttale seg til prosjektet ved høring. Generelt kan bemerkes at de tiltakene som er foreslått tar utgangspunkt i målsettingene i kystsoneplanen, og at kommunen selv er representert i prosjektets styringsgruppe der de ulike utbyggingstiltakene er drøftet. Både fjellhall og parkeringsanlegg på Furuøy vil kunne bedre parkeringssituasjonen i området. Fjellhallen er nå lokalisert på et annet sted, slik at evt rasfare i fht gnr/bnr 85/10 ikke lenger er et tema. Planen legger til rette for sammenhengende gang-/sykkelvei, mens prioriteringene av bevilgninger for utbygging gjøres av vegvesenet.

20. Georg og Kristin Pettersen, datert 09.08.2010

Er eiere av gnr/bnr 85/104. Innspillet er i innhold identisk med innspill nr. 19, og det vises til dette når det gjelder oppsummering og kommentar.

21. Knut Chr. Helgesen, datert 19.08.2010

Er eier av Vikaneveien 358 og ca. 2/3 av øya Kællen med tilhørende holmer og pæler i Hankøundet. Har tidligere protestert mot skisser som viser et omfattende bryggeanlegg mellom Andersenslippen og Kællen og gitt uttrykk for sitt syn på reguleringen av denne delen av Hankøundet. Er opptatt av miljøkvaliteter og at Kællen bevares som et naturområde som i dag. Uttrykker bekymring for at kommunen har overlatt reguleringen av området til private med økonomiske særinteresser i området. Er bekymret for rettsvernet for andre grunneiere i området og for offentlighetens rettigheter, og muligheter til innsyn i planprosessen når denne drives av private. Understreker at dagens regulering ivaretar de miljømessige forhold for øya Kællen og området mot Oleanatangen/Andersenslippen, og ønsker ingen endringer i planen for dette området. Innspillet er vedlagt kart som viser eiendomsforhold i området, forslag til bryggeplan, og innspill sendt til Fr.stad kommune datert 22.12.2009 og 08.06.2010.

Vår kommentar:

Bryggeanlegg ut til og på Kællen er tatt ut av planen. Når det gjelder organiseringen av planarbeidet og rollen til oppdragsgruppen/kommunen vises det til kommunens vedtak vedr. dette.

22. Adv. Jon E. Holm & Pål K. Grønnerød for Else og Alf Brevik, datert 24.08.2010

Brevik motsetter seg forslaget om innkjøring til fjellhall over deres eiendom som skal nyttes til boliger i hht allerede vedtatt fradeling. Ber om at planavgrensingen kan trekkes lenger mot nord slik at hele gnr/bnr 85/29 inkluderes i planen.

Vår kommentar:

Fjellhall er ikke lenger aktuelt i dette etter at grunneier ga beskjed om at de ikke ønsket dette. Planområdet omfatter den delen av gnr/bnr 85/29 som ligger mot fylkesveien og er avsatt til

boligformål. Det er ikke presentert planer for utnyttelse av resten av eiendommen og disse arealene er således ikke inkludert. Arealbruk vil her fremgå av kystsoneplanen.

23. Eilert og Tor Finstad, datert 31.08.2010

Er eier av gnr/bnr 85/153. Er interessert i å videreutvikle eiendommen med flere båtplasser.

Vår kommentar:

Etablering av nye båtplasser er etterkommet og løst i en avtale mellom grunneierne og Hankø Marina.

24. Arne Antonius Kjenne, datert 01.09.2010

Er eier av østre del av Kællen, gnr/bnr 77/1 og ber om å bli tatt med i arbeidet med områdereguleringen. Er positiv til en utvikling av sin del av holmen.

Vår kommentar:

Pga. hensynet til ålegressenger og ønsker fra lokalbefolkningen om at seilingsmuligheten på innsiden av Kællen skal opprettholdes er nytt bryggeanlegg på Kællen tatt ut av planen.

25. Bodil Haugen, datert 28.08.2010

Har hytte i Vikaneveien 380. Er opptatt av lokalisering av evt fjellhall og uttrykker bekymring for hvordan sprengingsarbeid kan påvirke eiendommen. Også rasfare i forhold til deres eiendom ved evt anleggsarbeider. Ber om informasjon om hvor en evt fjellhall er tenkt lokalisert.

Vår kommentar:

Planlagt fjellhall ligger i fjellet et stykke bak Vikaneveien 380. Geologiske forhold/rasfare mv. vil bli vurdert og ivaretatt ved prosjektering av fjellhallen. Dette er sikret gjennom bestemmelser i planen.

26. Marianne Vorsaa Winther og Øyvind Oliver Ødegård, datert 26.08.2010

Ønsker å ivareta sine interesser for gnr/bnr 102/78. Det er ønske om restaurering av båtbu, forlengelse av brygge/evt endre brygge til flytebrygge. Større kapasitet ønskes slik at det kan fjernes en del bøyer i sundet ved Eriksholmen.

Vår kommentar:

Eksisterende båtbu og brygge kan restaureres innenfor de rammene som er gitt planens bestemmelser. Det ikke aktuelt med en vesentlig utvidelse av denne bryggen, som i dag er en liten privat brygge, for å gi plass til båter som må flyttes når moringsbøyer fjernes. Båtplass for disse forutsettes løst i de større marinaanleggene. Bryggen er imidlertid nå vist med mulighet for en begrenset utvidelse til samme byggegrense i sjø som nabobryggene.

27. Per Engedahl, datert 30.08.2010

Er bosatt i Vikaneveien 317 og har trafikk over sin eiendom til Bjørklunds marina. Framkommeligheten er vanskelig og ferdselen er til sjenansen for beboerne i området. Mener veien til marinaen bør legges langs stranda fram til fylkesveien, noe som vil bedre både adkomst til marinaen og parkeringsareal.

Vår kommentar:

Det er planlagt ny adkomst til Hankøund slipp og forutsatt at eksisterende adkomst i framtiden kun vil fungere som adkomst til boligene/hyttene i området.

28. Anne Sofie Åsle, datert 30.08.2010

Er nabo til Andersenslippen, og hun og hennes familie har vært og er aktive i seilforeningen i svært mange år. Har **som nabo** til Andersenslippen følgende innvendinger og synspunkter:

- Negativ til forlengelse av foreningens flytebrygge med følgende begrunnelse:
 - For lite parkeringsareal i umiddelbar nærhet.
 - Deres adkomst er i dag over p-plassen til Andersenslippen. Adkomsten blir i dag tidvis sperret pga. manglende parkeringskapasitet, dette vil bli forverret ved en utvidelse av bryggeanlegget.
 - Andersenslippen har offentlig strand. Denne er mye brukt sommerstid og tar en stor del av p-kapasiteten.
 - Mangel på p-plasser fører til parkering langs fylkesveien. Dette gjør trafikkforholdene rundt den farlige avkjøringen til Andersenslippen enda verre.
 - Er sterkt imot en evt stenging av løpet på innsiden av Kællen. Dette er det dypeste og sikreste løpet å gå med båt til og fra hennes brygge. Dersom løpet stenges vil dette være en stor ulempe.
 - Kapasiteten på Andersenslippen er for liten i forhold til dagens krav til et nasjonalt seilportsenter. Det har derfor ingen hensikt å belaste anlegget ytterligere.
 - En delt løsning i fht. seilспорт vil ikke kunne dekke behovet uten å skade sårbare miljøer, strøkskarakter og attraktivitet.

Har **som aktivt medlem i seilforeningen** følgende synspunkter:

- Én lokalitet er riktig for å tilfredsstille dagens og framtidens krav til fasiliteter for et nasjonalt seilportsenter. Det eneste stedet i Hankøundet som er egnet til dette er Furuøy.
- Planen burde også omfatte Husebukta/Seilkroa. Dette stedet er det beste området for å utvide kapasitet for gjestehavn i Hankøundet. Det er lagt for liten vekt på behovet for gjestehavn og fasiliteter knyttet til dette. Mulighetene for en gjestehavn på landsiden videre nordover i sundet burde også vært utredet.
- Ved store kjølbåtarrangementer vil det alltid være nødvendig med midlertidige løsninger og samarbeid mellom de forskjellige aktørene i Hankøundet. Urealistisk å tro at det kan etableres ledig kapasitet til å dekke et slikt behov. Mulighet for å reservere deler av gjestehavn(er) under slike arrangement vil kunne bidra til å løse dette.

Vår kommentar:

Fordi det ikke lenger er aktuelt å forlenge bryggeanlegget på Andersenslippen ut til og på Kællen er det nå kun planlagt en begrenset forlengelse av eksisterende brygge. Det er besluttet at man skal planlegge for en tredelt løsning når det gjelder seilportsenter, og det forutsettes at Andersenslippen skal brukes i forbindelse med den daglige driften som i dag, og at alle større arrangementer i framtiden skal håndteres ut fra et nytt anlegg som drives i samarbeid med Hankø Marina på Furuøy. Det er fra kommunens side ikke lagt opp til at områder på Hankø (med unntak av området til HYC) skal inngå i planen.

29. Steinar og Anne Ranøyen, datert 30.08.2010

Er fastboende ved Stellaugsbukta. Forutsetter at planarbeidet gjennomføres i samsvar med nasjonale, regionale og lokale føringer for forvaltning av strandsonen. Det må ikke planlegges for en nedbygging som endrer området karakter. Hensynet til allmennhetens rekreasjonsmuligheter må ivaretas. Forventer at arbeidet ikke favoriserer de formelle tiltakshaverne med næringsinteresser. Stedets unike kvaliteter må ivaretas for kommende generasjoner. Småskala preget i Stellaugsbukta må bevares og utviklingen av Hankøundet

slipp i retning Stellaugsbukta må begrenses (jfr. Mulighetsstudien). Ønsker i forhold til deres eiendom:

- Strandeieendommen ønskes bevart som en ”grønn sone” for rekreasjon, der også eksisterende brygge med utleie av båtplasser inngår. Området benyttes av flere enn de som eiere.
- Reguleringen må begrense tiltak som gir større varige inngrep i naturen og ikke legge til rette for næringsrelaterte inngrep uten tanke for topografi, infrastruktur, andre grunneieres interesser, og allmennhetens muligheter for bruk.
- Reguleringsplanen for Stellaugsbukta legger til rette for parkering på selve strandarealet/vei på stranda. Dette er i strid med ønskene til beboerne rundt Stellaugsbukta.
- I fht. Hankøund slipp AS: Ny utvikling må skje slik at negative konsekvenser for allmennheten og fastboende begrenses. Evt ny adkomst til denne virksomheten bør plasseres langs fjellet.
- Ønsker å videreutvikle sitt firma LR Brygge der målgruppen er hyttefolk som allerede er etablert og bruker området.
- I fht. planprogrammet: Slutter seg til uttalelsen fra Vikane Vel der det uttrykkes prinsipiell motstand mot at ressurssterke aktører som i utg. pkt ønsker store endringer får utarbeide områdeplanen pga. kommunens manglende økonomi til å gjennomføre planen selv. Planen burde vært utarbeidet av kommunen selv uten binding til noen av interessene i området.

Innspillet er vedlagt billedmateriell og også brev av 12.09.2008 – klage på søknad om permanent utlegging av flytebrygger.

Vår kommentar:

Langs Stellaugsbukta er det ikke lagt opp til større utvidelser av eksisterende brygger. På Hankøund slipp er det foreslått en forlengelse av den sentral bryggepiren. Det er også foreslått en ny adkomst langs fjellet fra Hanksøund slipp til fylkesveien. Den gamle reguleringsplanen som viser adkomst til Hankøund slipp langs vannet og parkeringsplass ved vannet innerst i Stellaugsbukta vil bli opphevet av den nye planen. Organiseringen av planarbeidet og rollefordelingen mellom oppdragsgivergruppen og kommunen er vedtatt av Fredrikstad kommune.

Uttalelser innkommet etter fristens utløp:

30. Øivind Karlsen, datert 03.09.2010

Er eier av Vikaneveien 271. Ønsker at planområdet utvides til å omfatte stranddelen av hans eiendom der det er planer om å utvikle eksisterende brygge til en brygge for utleie av inntil 14 båtplasser, anlegge et tilhørende lite parkeringsareal (plass til inntil 8 biler), samt anlegge ny privat brygge for familien. Mudring vil være påkrevet for gjennomføring av tiltaket.

Vår kommentar:

Dette er en privat boligeiendom der et mindre areal ønskes tilrettelagt for begrenset næringsvirksomhet. Utover en rasteplass og tiltak på Hankøund slipp er det ikke tilrettelagt for nye tiltak i Stellaugsbukta der man ønsker å bevare dagens situasjon. Dette prinsippet følges og innspillet er således ikke tatt til følge.

31. Per Bjerke, datert 01.09.2010

Bjerke er sammen med Kari Hankø hjemmelshaver for gnr7 bnr 84/12 og 85/74 og 33 som grenser til sjøen med ca. 250 m strandlinje. Gjør oppmerksom på at det er vanskelige grunnforhold i dette området (jfr. rapport fra Statens vegvesen av 03.07.1995). Det er betydelige setningsskader på vegen, støttemur, brygger og sjøbod i området, og problemet synes å være økende noe som antas å skyldes stadig tyngre trafikklast. Ber om at dette legges inn som en premiss i det videre planarbeidet.

Vår kommentar:

Opplysningene vedr. eiendomsforhold tas til etterretning. Nødvendige grunnundersøkelser og tiltak vil bli foretatt ved prosjektering av tiltak i området (gang-/sykkelvei). Setningsskader på vei mv. vil være Statens vegvesens ansvarsområde.

32. Anna-Sofie Åsle, datert 18.10.2010

Kopi av brev stilet til Fylkesmannen i Østfold. Brevet er en kommentar til tidligere innsendt merknad (se pkt. 28). Det har skjedd vesentlige utvidelser av bryggekapasitet i området øst for Kællen i de senere år. Det er indikasjoner på at vannkvaliteten i området har blitt dårligere allerede nå – før en evt ytterligere utvidelse av bryggeanlegg. Mener at forholdene vil bli ytterligere forringet ved en utvidelse av bryggeanlegget ved Slippen som en følge av dårligere vanngjennomstrømning og generell økt miljøbelastning fra økt båtferdsel. Dette vil bl.a. forringe kvaliteten på eksisterende sikret friområde og på deres strand. Ønsker at den utviklingen som allerede er registrert og den markerte miljøforverringen en utvidelse av bryggekapasiteten vil medføre vektlegges i vurderingen av hvorvidt Fr.stad Seilforening skal få anledning til å utvide bryggeanlegget som skissert.

Vår kommentar:

Utvidelsen av bryggeanlegg i området er kraftig beskåret av hensyn til ålegressengen. Det er således ikke aktuelt med en fast forbindelse til Kællen. Den begrensede utvidelsen som nå er foreslått på seilforeningens eksisterende brygge vurderes ikke å være av negativ betydning for vanngjennomstrømningen og vannkvaliteten i området.

33. Eva og Eilev Pettersen, datert 17.11.2010

Er eier av Vikaneveien 400 ved p-plassen til Furuøy. Viser til tidligere innsendt kommentar som ikke er tatt med i oversikten over innkomne uttalelser. Innspillet fremmes på nytt her. Kommersiell aktør øver et sterkt utbyggingspress i området. Har følgende merknader:

- Det er dårlige grunnforhold på parkeringsplassområdet på Furuøy.
- Tidligere domfelt at p-plassen ikke skal benyttes til båtopplag.
- Fellesbrygge som de har båtplass på forutsettes fjernet noe som ikke aksepteres.
- Det er rikt fugleliv i området og hyppig ålefiske i området på utsiden.
- Støy fra seilebåter i båtplasser/opplag (vant som slår).
- P-anlegg med grøntsone mangler vedlikehold, og forutsatt beplantning mv. er ikke fulgt opp.
- Parkeringshus i fjellet er en dårlig idé – rasfare med mer.
- Påpeker at foreslåtte tiltak blir for omfattende. Arealene er begrenset og kapasiteten oppleves som fullt utnyttet allerede.
- Uheldig at nærings-/utbyggingsinteressene også finansierer planen. Stiller spm. ved om tiltakene er i samsvar med kystsoneplanen.
- Det legges til rette for utbygging som gir betydelig økonomisk gevinst for investorene på bekostning av hensynet til bevaring og lokalbefolkning.

Vår kommentar:

Grunnforholdene vil bli hensyntatt ved videre prosjektering på Furuøy. Opplysningen vedr båtopplag tas til etterretning. Det nedfelles i bestemmelsene at båtopplag ikke er tillatt. Båtplasser på fellesbrygge vil bli erstattet innenfor området. Med vår kjennskap til området er vi ikke enig i at fuglelivet i området er spesielt rikt. Ålefiske kan fortsatt drives utenfor området. Vindstøy fra riggen på seilbåter kan være et problem som er vanskelig å løse. Øvrige kommentarer (fjellhall/kapasitetsproblemer/for store anlegg/organiseringen av arbeidet) er også påpekt av andre og kommentert i den sammenheng. Det vises til de andre kommentarene som er gitt.

34. Thorbjørn H. Andersen og Arne Michalsen, datert 15.03.2011

Ber om at deres eiendom gnr/bnr 102/58 inkluderes i planen og disponeres til boligformål. Eiendommen ligger i tilknytning til eksisterende boliger, er i dag uregulert og har arealbruksformål LNF-område i kommuneplanens arealdel.

Vår kommentar:

Det har innkommet flere henvendelser om tiltak på private eiendommer og som også ville bety utvidelser av planområdet. I dette tilfellet er utnyttelse av eiendommen tidligere blitt avslått av kommunen. Det ligger utenfor planarbeidets mandat å detaljplanlegge alle slike innspill. Disse er derfor konsekvent avslått.

Uttalelser innkommet ved. begrenset fornyet varsel:**35. Knut Chr. Helgesen datert 22.03.2011**

Aksepterer ikke planutvidelse for å gi plass til gang-/sykkelvei i den grad dette berører deres eiendom. Mener at planprosessen strider mot alminnelig rettspraksis da særinteresser med økonomiske interesser i området betaler og styrer prosessen. Ber om å få tilsendt dokumentasjon fra møter mv.

Vår kommentar:

Fortauet gjennom det aktuelle området er her planlagt på motsatt side av fylkesveien i fht. gnr/bnr 78/9. Opprinnelig planavgrensning fulgte her senterlinjen i fylkesveien. Man har foretatt en justering slik at fylkesveien i sin fulle bredde samt arealer på nordsiden av denne, som var omfattet av den gamle reguleringsplanen, nå er inkludert i planområdet. Dette for at det ikke skal ligge igjen et "restareal" fra gammel plan utenfor planområdet til ny plan. Dette betyr ingen inngrep i gnr/bnr 78/9. Når det gjelder synspunkter på prosess og organisering vises det til kommunens vedtak vedr. dette. I planarbeidet følger man vanlige prosessregler når det gjelder formidling av informasjon til beboere mv.

36. Thomas Lyng, datert 31.08.2011

Uttalelsen omfatter det fornyede varselet om utvidelse av planområdet for å omfatte privat vei øst for Onsøyknipen (privat adkomst til boliger med rettigheter i fht. bruk som skogsbilvei) i forbindelse med flytting av velteplass for tømmer. Det vises til rettsforlik i 1991 vedr bruken av velteplassen og forutsetninger knyttet til dette. Det vises også til servitutter som sier at den private veien kun skal brukes til transport av tømmer på vinteren. Mener veien ikke kan brukes som turvei/offentlig tilgjengelig adkomst til turområdene eller gangadkomst til fjellhallen da den går gjennom privat hustomt. Påpeker at utvidelsen vil føre til motstand hos berørte naboer.

Vår kommentar:

Uttalelsen har vært forelagt grunneier Einar Lund (grunneier på Onsøyknipen) som har rettigheter til velteplassen/bruk av veien til tømmertransport. Rettighetene til bruk av veien til tømmertransport er knyttet til gårdens utmarksområder som ligger nord for planområdet.

37. Statens vegvesen, datert 09.09.2011

Mener at planavgrensingen av praktiske årsaker bør vurderes som en følge av varselet da det blir liggende et område utenfor planen mellom tidligere planavgrensingen og ny planavgrensning. Dersom veien skal breddeutvides for tømmertransport må også krysset mot FV 117 – Vikaneveien utvides, og geometri og sikt må være i hht håndbok 017.

Vår kommentar:

Arealene som omfatter fjellhallen (PA) er planlagt under bakkenivå og vil derfor bli vist som et eget utsnitt i plankartet. Dette løser det karttekniske problemet knyttet til planavgrensningen som vegvesenet påpeker. Øvrige merknader tas til etterretning.

Uttalelser innkommet etter fremming, men før 1. gangs behandling:**Handegård arkitektur på vegne av eier av gnr. 85, bnr. 55. 12.08.2013**

Eier av tomta ønsker å gjenoppføre tidligere sjøbod/badehus med tilhørende brygge. Strandtomta er skilt fra boligtomta som egen eiendom, og eier er ikke blitt varslet tidligere i prosessen. Det har tidligere vært en sjøbod/badehus på stedet, som ble skadet og fjernet ved anlegg av ny vei like bak. Denne ble tillatt gjenoppført, men eier gjennomførte ikke dette umiddelbart. Ved fornyet søknad deretter ble søknad avslått med begrunnelse at området var avsatt til småbåthavn.

Vår kommentar:

Strandtomta ligger innenfor privat havneområde SS3 med mulighet for å forlenge eksisterende brygge ut til ca 15 m fra eksisterende fundament.

Foreslått regulering nå er ikke lenger til hindring for en gjenoppføring av boden (uten at man ved planutarbeidelsen kjente historikk og ønsker). Tiltaket vil styrke planens historiske side uten å komme i konflikt med andre interesser og anbefales innpasset.

Statens vegvesen, 11.04.2018

Avsenders egen oppsummering: Vi er negative både til kryssing av fylkesveg 117 for transport av båter til båtplasser i fjellhall og til småbåtanlegg innenfor området S13 ved fylkesvegen. Begrunnelsen er hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet på fylkesvegen. Vi anbefaler at begge forslagene tas ut i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Vår kommentar:

Anbefalingen er etterkommet i revidert planforslag ved at kryssing av Fv 117 mellom fjellhall og havneområde S10 er tatt ut sammen med mulighet innenfor S10 til utsetting og opptak. Bestemmelsene for fjellhallen er endret slik at den ikke tillates å bli brukt som båthotell (med opptak ved hver tur), men fortsatt kan brukes til vinteropplag for båter. Det kan bli svært aktuelt for hytteiere på Hankø å disponere en eller to p-plasser i hallen som kan nyttes også til båtopplag om vinteren.

Videre er S13 endret fra å være 3 nye fellesbrygger til kun 4 korte privatbrygger knyttet til eiendommer på stedet og som vil være erstatning for brygger som saneres ved framføring av ny gang-/sykkelvei. Nye brygger tillates ikke større enn de nåværende.

Fam. Åsle, div mailkorrespondanse aug. 2018

Familien ønsker at viste avkjørsel til deres eiendom 77/7 flyttes til eiendommens sydgrense, slik at den også kan nyttes som adkomst til ubebygd eiendom 77/12 som de også eier og som i planen gir mulighet for bebyggelse av en bolig.

Vår kommentar:

Anbefalingen er etterkommet i revidert planforslag ved å utelate opprinnelig tegnet adkomst og erstatte denne med ny K13. Begge løsningene forutsetter adkomst via P5 på Andersenslippen og endrer ikke avkjørselsforholdene mot Fv 117.

10. Konsekvensutredning

10.1 Forurensning

Fra planprogrammet

” Herunder utredes/vurderes klimagassutslipp, annet utslipp til luft, støy, forurensning av grunn og vann. Behov for evt avbøtende tiltak utredes.”

Datagrunnlag og metode

Temaet er vurdert ut fra undersøkelser/kartlegginger som er foretatt i området tidligere, tilgjengelige databaser og lokal kjennskap til området.

Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer Miljøverndepartementets *Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O)*, *Fylkesplanen ”Østfold mot 2050*, gjeldende kommuneplan og Fredrikstad kommunes nylig vedtatte kystsoneplan (kommunedelplan). Planene er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Situasjon

Vikane er et tettsted med boliger og hytter. Bebyggelsen ligger relativt spredt, og boligbebyggelsen består i sin helhet av eneboliger. Næringsvirksomhet knyttet til fysiske anlegg består av to kiosker, en butikk, et fergeselskap, tre marinanlegg med tilhørende arbeidsplasser samt flere bryggeanlegg med leieinntekter. I sommerhalvåret er det stor trafikk med fritidsbåter, ellers i året er det lite båttrafikk. Farleden i sundet nyttes i svært liten grad til nyttefart. Fylkesvei 117 har en ÅDT 1317 med en klar topp i trafikkmengde i sommerhalvåret og relativt lite trafikk ellers i året. Tungtransporten i området er marginal.

Årsaken til utslipp av klimagasser i området er forbrenning av olje/ved til oppvarming av boliger/næringslokaler, og forbrenning av bensin og diesel til transport (kjøretøyer og båter).

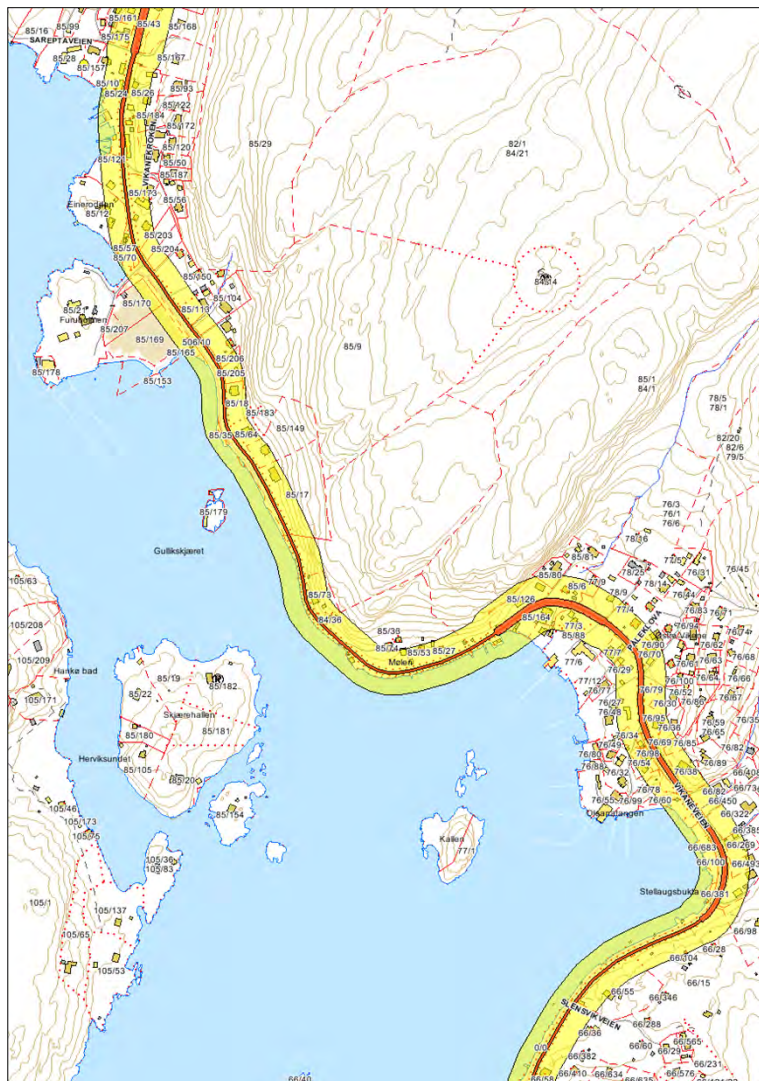
Boliger og næringsvirksomheter er tilknyttet offentlig vann og avløpsanlegg. Kommunen gjennomfører for tiden tiltak for å sanere det som måtte gjenstå av spredte utslipp fra fritidsbebyggelse. Det er ikke kjent andre virksomheter i området som medfører utslipp til vann eller luft.

Det er ikke kjent lokaliteter med forurenset grunn på land. Erfaringsmessig vet man imidlertid at grunnen kan være forurenset i områder som har fungert som båttopplag i mange år.

Bunnsubstratet i sjø kan erfaringsmessig være forurensset ved og rundt opptaksområdet i marinaanlegg og større båthavner fordi man tidligere brukte giftige stoffer som tungmetaller i bunnstoff. Det kan forekomme sporadiske utslipp av septik fra større fritidsbåter, men vanlig praksis er at septiktanker tømmes utaskjærs eller til egne mottak.

Støykilder i området er veitrafikk og båttrafikk. Figur 18 på neste side viser støyberegninger som er foretatt for Fv 117. Planen viser ingen nye tiltak som vil komme i konflikt med viste støyverdier langs Fv. 117.

Aht evt nye tiltak på eksisterende bebyggelse er gul støysone tatt inn som hensynssone i plankart og bestemmelser.



Figur 18. Støysoner langs fylkesvei 117 (Beregnete støysoner - rød sone $L_{den} > 65$ dB, gul sone $L_{den} > 55$ dB. Kilde - Fredrikstad kommune, digitalt kartverk).

Generelt er det vanskelig å beregne gjennomsnittlig støybelastning fra fritidsbåter bl.a. fordi graden av bruk er svært væravhengig samtidig som det er stor bruksmessig forskjell på sommer og vinter. Tradisjonelt er det imidlertid 2-takts utenbordsmotorer som er mest støyende. Utviklingen går i retning av at 2-taktsmotorer erstattes av 4-takts motorer som er langt mer stillegående. Innenbordsmotorer støydempes godt ved innkapsling og effektiv avgassdemping. Hastighet og dermed motorturtall er en faktor som er av stor betydning for

støybelastningen fra båtmotorer. I Hankøsundet er det fartsbegrensning på 5 knop. Med denne hastigheten vil støybelastningen fra båtmotorer generelt være meget liten.

Stemmebruk, spesielt om kvelden og natten, og vind som suser i master og tauverk som slår kan være lyder som er mer forstyrrende.

Det foreligger lite data på vannkvalitet/miljøtilstand fra Hankøsundet. På slutten av 80-tallet ble det gjennomført en marinbiologisk undersøkelse. Undersøkelsen ble gjennomført for å kartlegge status i en situasjon der sundet hadde betydelige utslipp av urensset avløpsvann fra husholdninger og næringsvirksomhet. Konklusjonen den gang var at sundet var kraftig belastet med sedimentert organisk materiale og at utslippene måtte opphøre umiddelbart. Utslippene ble sanert og forurensningssituasjonen må forventes å ha blitt forbedret siden den gang. En sedimentstasjon i Hankøsundet har i de senere år inngått i overvåkningsprogrammet for Ytre Oslofjord (Fagrådet for Ytre Oslofjord). Bløtbunnssamfunnene brukes som en indikator på miljøtilstand og gir et godt utgangspunkt for å beskrive økologisk status. I 2010 ble tilstanden på lokaliteten karakterisert som mindre god.

Forventede generelle endringer er at båttrafikken i Hankøsundet og trafikken på fylkesveien øker noe, i takt med antall fritidsbåter og biler. Samtidig fører teknologiske framskritt til at utslipp av klimagasser fra bil- og båtmotorer stadig blir mindre. Bruk av tungmetaller i bunnstoff er faset ut, og ved evt vedlikeholdsmudring i området der det er mistanke om forurensset bunnsbunnsstrat krever miljøvernmyndighetene analyser av massene som skal tas opp i forbindelse med at det gis tillatelse, og at evt forurensede masser ivaretas på forskriftsmessig måte. I stadig flere boliger monteres rentbrennende ovner, noe som gir mindre lokale utslipp til luft.

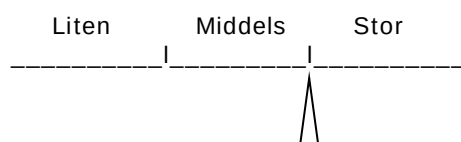
Tiltaket

Planforslaget innebærer en økning av bryggekapasiteten, flere parkeringsplasser og flere overnattingsmuligheter. Dette vil generere flere turister - både dagsturister og de som oppholder seg her over lengre tid. Folk vil komme både med bil og med båt, og utslipp til luft og vann vil isolert sett øke noe som følge av dette.

Verdi

Hankøsund vurderes til å være et sted der støy, forbruk og forurensing ligger på et nivå som er vanlig for norske steder langs kysten. I sommermånedene er forbruk og forurensing større enn ellers, men støy, forbruk og forurensing anses å ligge på et lavt nivå året sett under ett.

På grunn av lavt nivå på støy og forurensning vurderes området til å ha middels til stor verdi.



Omfang

Med en utvikling av Hankøsundet til et mer egnet sted for seilspport og regattaer vil trafikken og forurensingen i området isolert ett øke. Dette gjelder både bil- og båttrafikken. En utvidelse av bryggekapasiteten, flere parkeringsplasser og flere overnattingsmuligheter genereres mer aktivitet på et forholdsvis lite område i og rundt Hankøsund.

Ved rengjøring av båter vil det produseres spillvann, og ved servicestasjoner vil mer farlig avfall kunne bli en utfordring. Flere mennesker produserer mer søppel, og anleggsarbeid vil

gjøre inngrep i naturen, både midlertidig og endelig. I sommersesongen vil flere båter føre til at støyen også øker.

Utviklingstrender som virker i motsatt retning er mer drivstofføkonomiske motorer i biler og båter, mer støysvake båtmotorer (sterk overgang til 4-takts påhengsmotorer), økt bruk av varmepumper og rentbrennende ovner i boliger og produktutvikling og mer restriktive produktbestemmelser i retning av biologisk nedbrytbare bunnstoffer. Det er svært vanskelig å si hvorvidt dette helt eller bare delvis vil kompensere for økt aktivitetsnivå.

Omfanget av tiltaket vurderes til å være litt negativt – i alle fall på kort sikt før effekten av overnevnte positive trender gir fullt utslag – og ut fra et før-var-prinsipp.

Konsekvens

Konsekvensen av tiltaket vurderes til litt negativt ut fra en viss treghet i overgang til ny teknikk og ut fra et før-var-prinsipp.

Avbøtende tiltak

Med riktig håndtering av spillvann, farlig avfall og søppel kan dette organiseres på en mest mulig forsvarlig måte, slik at forurensing til luft, vann og grunn minimeres.

Følgende avbøtende tiltak foreslås:

- Etablering av vaskestasjoner med oppsamling av spillvann i marinaanlegg der det gjøres opptak og rengjøring av båter.
- Etablering av mottaksstasjon for farlig avfall i marinaanlegg.
- Effektiv og miljøbevisst søppelhåndtering

Følgende oppfølgingstiltak foreslås:

- Utarbeidelse av miljøoppfølgingsprogram i forbindelse med prosjektering av fjellhall som ivaretar støyproblematikk og utslipp til grunn/sjø/luft under anleggsfasen.
- Flere fartskontroller i forhold til båttrafikk (for å sikre at fartsbegrensningen på 5 knop overholdes, slik at støybelastningen også holdes nede).

10.2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger

Fra planprogrammet

”Konsekvensen av økt trafikk som en følge av tiltak utredes, herunder trafikkmengder, trafiksikkerhet, hensynet til myke trafikanter, fremkommelighet, avkjørselsforhold, parkeringsbehov, og behov for kollektivtransport. Så langt temaene ovenfor er relevante skal de også utredes i forhold til økt båttrafikk. Behov for eventuelle avbøtende tiltak utredes – både for veitrafikk og båttrafikk.”

Datagrunnlag og metode

Utredningen er basert på følgende datagrunnlag:

- Planforslaget inkl. plankart
- Trafikktall og ulykkesdata Statens vegvesens veikart (NVDB)
- Relevante håndbøker fra Statens vegvesen
- Flyfoto og Google Maps Streetview
- Samtaler med Øivind Kristiansen hos Per Andre Hansen landskapsarkitekter as.

Overordnede planer og mål

Trafikksikkerhet er vurdert med bakgrunn i Nullvisjonen. Nullvisjonen stiller krav om at veisystemet skal utformes slik at det ikke fører til drepte eller hardt skadde. Veien skal utformes ut fra menneskets forutsetninger og ha barrierer mot feilhandlinger og alvorlige konsekvenser av disse.

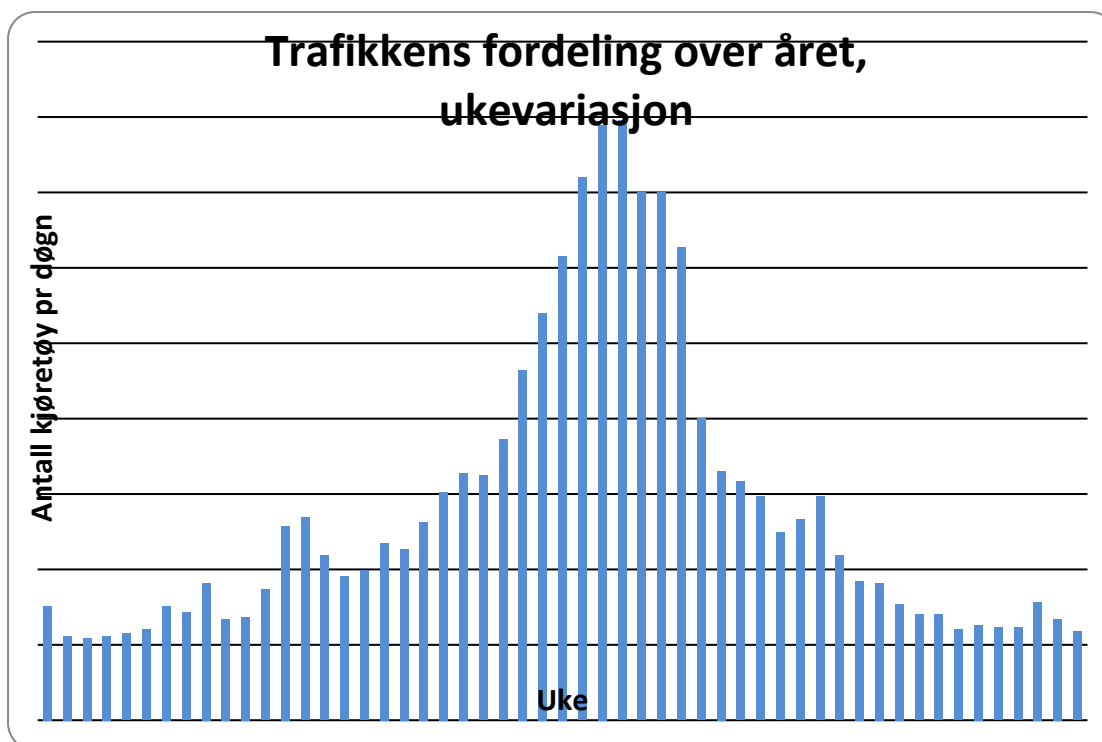
Nullvisjonens krav til sikre veier:

1. *Veiens utforming skal lede til sikker atferd.* Løsningene skal være logiske og letteste for trafikantene og redusere sannsynligheten for feilhandlinger. Veien skal gi trafikantene nødvendig informasjon uten å være stressende. Veien skal invitere til ønsket fart gjennom linjeføring, utforming og fartsgrenser. Det skal være lett å handle riktig og vanskelig å handle feil.
2. *Veiens utforming skal beskytte mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger.* Veien skal ha beskyttende barrierer som tilgir en feilhandling. Fartsnivået skal være tilpasset veiens sikkerhetsnivå og menneskets tåleevne.

I et tettbygd område som dette, hvor fartsgrensen er 50 km/t, er det de myke trafikantene som har størst sannsynlighet for å bli skadd eller drept i en eventuell ulykke. Fokus er derfor rettet mot de myke trafikantene.

Dagens situasjon

I følge Statens vegvesens vegkart ligger årsdøgntrafikken på Fv. 117 i planområdet rett i underkant av 1400 kjt/d. Trafikken er imidlertid svært sesongpreget. Statens vegvesen har utarbeidet variasjonskurver for trafikk basert på data fra kontinuerlige tellepunkter som er "normalisert". Vi antar at kurve M7, *Turistrute med høy sommerdøgntrafikk* er den som er mest representativ for trafikken på Fv. 117. Med ÅDT lik 1400, vil trafikken ifølge kurve M7 fordele seg som vist i figur 19.



Figur 19: Trafikkens antatte fordeling over året basert på SVV faktorvariasjonskurver.

Tallene er usikre, men gir likevel et bilde av situasjonen. Som det framgår av figuren, vil sommertrafikken være nær 3 ganger ÅDT, mens i vinterhalvåret er den under halvparten av ÅDT.

Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t. Det foreligger ikke data som sier noe om fartsnivået. Veien er generelt smal og svingete, og det er mye aktivitet langs veien. Dette tilsier at fartsnivået antakelig ikke er spesielt høyt, særlig ikke sommerstid når trafikken er stor. Utenom høysesongen kan nok fartsnivået være høyere.

Parkeringsbehovet i området er svært avhengig av sesong (og værforhold) og eventuelle arrangementer som avvikles i området. Parkeringskapasiteten er god i store deler av året. Det kan imidlertid være betydelige kapasitetsproblemer på fine sommerdager i ferietiden når det er mye mennesker på hyttene på fastlandssiden og på Hankø, godt belegg på hotellet (som dog ikke har høysesong om sommeren), og mange dagsbesøkende i området. Ofte legges også større regattaer til denne perioden.

Figur 20 nedenfor er hentet fra Statens vegvesens veikart. Den viser parkeringen på Furuøy med parkering ved Hankø Marina som brukes av dagsbesøkende (til venstre) og parkering for Hankø Hotell og Spa og hytteiere på Hankø (til høyre). Parkeringsarealet på Hankø Marina brukes også til båtopplag. P-arealet øst for Vikaneveien tilhører Fjeldly Marina, men er også åpent for allmenn benyttelse mot avgift. Bildet er tatt utenom høysesong.



Figur 20: Dagens parkering ved Hankø Fjordhotell og Hankø Marina.

Det er bygget gang-/sykkelvei eller fortau gjennom deler av området: Fra krysset FV117/Sareptaveien i nord til området mellom Furuøy og Mølen og fra skjæringen ved kiosken i Østre Vikane til Rørvik i sør.

Avkjørselsforholdene er generelt akseptable. Unntaket er avkjøringen til Andersenslippen som har svært dårlige siktforhold samt de to boligene vest for denne. Også i svingen rundt Mølen er det noe vanskelige avkjørselsforhold.

Området er betjent med kollektivtransport (Østfold kollektivtrafikk). Det er busstoppested ved nærbutikken i Vestre Vikane, ved Furuøy, ved Mølen, ved kiosken i Østre Vikane, i Stellaugsbukta og ved Slensvikveien. Det er 19 avganger fra Vikane til byen på vanlige ukedager, 12 avganger på lørdager og 5 avganger på søndager.

Generelt må det over tid forventes noe økt belastning i området som en følge av den generelle økningen i antall båter og biler. Dette forsterker behovet i planen for å utbedre de dårligste avkjørselspunktene. Selv med økt aktivitet og trafikkmengde anses det at parkeringskapasiteten vil bli vesentlig bedret med planens forslag til nye eller utvidete parkeringsplasser/-anlegg.

Tiltaket

Hankøsunndområdet skal utvikles som regionalt og nasjonalt fritidsaktivitetsområde med fokus på seilporten. Det er besluttet at dette skal gjøres ved å utvikle de tre havneanleggene Andersenslippen, Hankø Marina og Hankø Yachtclub, slik at de kan samvirke ved store seilsportsarrangementer. Det skal legges til rette både for fritidsbasert båtliv generelt og en forbedret avvikling av store regattaer spesielt.

Andersenslippen skal dekke Fredrikstad seilforenings daglige driftsbehov slik som i dag, blant annet som base for jolleseiling og trening samt regattaer der kjølbåter ankommer på egen kjø. Hankø Marina skal håndtere alle større arrangement, og det er her den største utbyggingen er planlagt med for eksempel serviceanlegg/salganlegg/verksted for båter/motorer, opplagsplasser, kiosk, butikk, regattakontor, enkelt overnattingstilbud, vaktmester-/betjeningsbolig og parkeringshus. Hankø Yachtclub opprustes for å bidra med forsamlingslokaler og liggeplasser for seilbåter ved store arrangement.

Utover dette er det primært økningen i antall ordinære småbåtplasser som vil generere økt trafikk. Planen viser et meget lite omfang av planlagt ny bebyggelse utenom nytt seilportsanlegg med tilhørende p-hus på Furuøy. Annen planlagt bebyggelse utgjøres av to-tre boliger og et svært begrenset antall sjøboder til utleie.

Det er flere parkeringsplasser i området i dag. Noen av disse er utflytende og lite definerte. Det inngår i tiltaket å ruste opp de fleste av disse parkeringsplassene slik at de utnyttes på best mulig måte. Dette gjelder områdene P2, P3, P5 og P7. Dagens antall parkeringsplasser opprettholdes eller økes litt på disse plassene.

P1 ved Sarepta bedehus og planlagt rasteplass R helt sør i planområdet er nye og bringer 80-90 nye biloppstillingsplasser til området. Eksisterende plass øst for Vikaneveien ved innkjøringen til Hankø Marina er ikke tenkt videreført idet denne allerede er delvis omregulert og fradelt til boligformål. Her er det i dag plass til om lag 50 biler.

Eksisterende parkeringsplass ved Hankø Marina har plass til om lag 100-120 biler når det parkeres på alle tenkelige steder. Planen foreslår et to-etasjes parkeringshus her som i det

vesentligste blir liggende utenfor eksisterende plasser. Avhengig av om ”underjordisk sidefløy” i 1 etasje etableres eller ikke, vil anlegget ha hhv ca 140/220 p-plasser.

Det planlegges også en stor fjellhall under Onsøyknipen hvor deler av fjellhallen primært skal brukes til kombinert parkering/båtopplag (sommer/vinter). Arealet for fjellhallen er i reguleringsplankartet angitt til ca 74 daa. Hvis halvparten av dette brukes til parkering og man regner 25 m²/biloppstillingplass, samt at noe areal går bort til internveier og serviceanlegg/lager, blir det plass til ca 1340 biler i fjellhallen eller anslagsvis 600 båter i opplag. Viste nye tiltak innenfor planområdet og øvrige kjente planlagte tiltak i Hankøsonområdet for øvrig tilsier ikke et på langt nær så stort behov. Dersom hallen skal dekke et lokalt behov vil dette kunne dekkes ved et langt lavere arealbehov. Vurdert i forhold til et større geografisk område (for eksempel hele Fredrikstad kommune) vil fjellhallen kunne møte en sterkt økende etter-spørsel etter innendørs opplagsplass for båter, og således dempe presset på utbygging av slike arealkrevende anlegg i andre områder. Sett i et større geografisk perspektiv vil fjellhallen som innendørs båtopplag kunne representere et betydelig positivt bidrag i fht. arealøkonomisering. Imidlertid vurderes tiltaket og konsekvensene av dette i denne sammenheng kun i forhold til det aktuelle planområdet der en slik økning vil gi en negativ konsekvens.

Eksisterende fylkesvei reguleres slik den er bygget, men det er gjort en mindre justering på linjeføringen ved fjellhallen slik at det frigjøres noe areal ved hovedadkomstsonen til denne. Det er også gjort en justering av linjeføringen på fylkesveien i den krappe svingen vest for Andersenslippen for å gi plass til fortau gjennom dette området samt vist mulighet for justert linjeføring i vestre del av kurven rundt Mølen.

Avkjørslene til Hankø Marina, Andersenslippen og Hankøund Slipp er flyttet noe mot hhv syd, øst og øst for å bedre siktforholdene, og dermed trafiksikkerheten, på disse stedene.

Det er planlagt sammenhengende gang-/sykkelvei gjennom hele planområdet. Stedvis er det foreslått fortau for å sikre en mest mulig skånsom framføring i forhold til private eiendommer.

Verdi

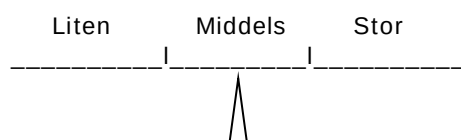
I den videre analysen er følgende temaer innenfor trafikk vurdert: Trafikkmengde, parkering, trafiksikkerhet, kollektivtrafikk og framkommelighet. ”Hensynet til myke trafikanter” inngår i temaet trafiksikkerhet og ”avkjørselsforhold” er både vurdert ut fra trafiksikkerhet og framkommelighet. Temaene er gitt verdier i henhold til Hb 140, *Konsekvensanalyser*, vist i tabell 1.

Tabell 1: Vurdering av temaenes verdi

Tema	Verdi	Merknad
Trafikkmengde	Middels	Trafikkmengden påvirker andre forhold som trafiksikkerhet og parkering. Eksisterende trafikk på Fv. 117 er ikke stor, og restkapasiteten er god. Det er kun i sommerhalvåret trafikkmengden er av en slik størrelse at den kan virke negativt på framkommeligheten.
Parkering	Middels	Parkering er tolket som muligheten til å finne en parkeringsplass i rimelig nærhet i forhold til målpunktet for reisen. Tilstrekkelig med parkeringsplasser er viktig for å unngå parkering langs Fv. 117 og andre steder det kan få negative konsekvenser for sikkerhet og framkommelighet. Det

		er også viktig å kunne tilby tilstrekkelig med parkeringsplasser ved regattaer og andre arrangement. Det er et nasjonalt mål at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.
Trafikksikkerhet	Stor	
Kollektivtrafikk	Liten	Andelen personer som velger å kjøre kollektivt til Hankø Sundet antas liten. Trafikantene er sommergjester, hyttebeboere eller båtfolk som har behov for å ha med seg mye bagasje. For de fastboende er imidlertid et godt kollektivtilbud viktig.
Framkommelighet	Middels	Framkommelighet tolkes som muligheten til å komme seg dit man ønsker uten for store forsinkelser. Hva som regnes som urimelig forsinkelse vil variere mellom personer, trafikkmiljø og situasjoner.

Samlet verdi: middels



Omfang

Trafikkmengder

Trafikkmengdene langs Fv. 117 og til og fra de ulike målpunktene varierer veldig avhengig av tid på året og været.

Målet med planarbeidet er å utvikle Hankøsundområdet til regionalt og nasjonalt fritidsaktivitetsområde med fokus på seilporten. Tiltakene vil legge til rette for at flere kan ha båt liggende ved en av marinaene i området, eller komme som dagsturister med båt (med bil og tilhenger eller til vanns). Det er ikke planlagt vesentlig utbygging av hytter eller boliger som vil øke trafikken utover dette. I praksis vil det si at trafikkfordelingen vist i figur 19 opprettholdes, men at trafikkmengden vil øke.

I dag er det ca 750 båtplasser innenfor planområdet. Det er planlagt å utvide med ca 360 nye. I tillegg tenkes det å rydde opp i ca 70 moringer. Det regnes 0,35 parkeringsplasser pr. båtplass. Nettoøkning i nye båtplasser blir ca 300 – tilsvarende ca 105 nye p-plasser. Hvis det legges til grunn 3 trafikkbevegelser pr. båt i gjennomsnitt pr. måned gir dette en økning i ÅDT på 30. Omfanget av denne trafikkøkningen er i utgangspunktet ubetydelig, men fordi økningen er svært sesongavhengig og i hovedsak vil komme i perioden medio juni – medio august, vurderes den som litt negativ.

Den største synlige endringen vil skje i området ved Furuøy. Her åpnes det for blant annet service-anlegg/salgslanlegg/verksted for båter/motorer, opplagsplasser, kiosk, butikk, regattakontor, enkelt overnattingstilbud, vaktmester-/betjeningsbolig og parkeringshus. Bygningsmassens størrelse og endelige funksjoner er ikke endelig bestemt, og det er vanskelig å beregne nyskapt trafikk basert på erfaringstall. Tiltakene vil gjøre Hankø Sundet mer attraktivt for seilbåtentusiaster, men det er umulig å si noe sikkert om hvor mye nyskapt trafikk dette vil generere. Det nye p-huset på Furuøy vil tilføre området ca 220 nye p-plasser hvis det bygges ut maksimalt. Disse plassene vil kunne benyttes av brukerne av marinaen på Furuøy, brukerne av seilportanlegget, hytteeierne på Hankø, besøkende til hotellet, brukere

av nye utleiehytter i Husebukta, og av dagsbesøkende. Hankø Marinas og Fredrikstad seilforenings andel av parkeringskapasiteten og den trafikkøkningen dette genererer er beregnet annet sted (ca 100 plasser). Bruk av parkeringsplassene vil variere avhengig av ”brukergruppe” og gjennom året. Hvis man tar utgangspunkt i den økte parkeringskapasiteten på Furuøy og legger til grunn et estimat på 15 trafikkbevegelser/parkeringsplass/ måned i gjennomsnitt, gir dette en økning i ÅDT på 60. I tillegg kommer trafikk som genereres av ny næringsvirksomhet på Furuøy som ikke er knyttet direkte til marinavirksomheten. Dette estimeres til 20 ÅDT. Til sammen en økning på 80 ÅDT for Furuøy samlet (ekskl. båthavn og seilforeningens virksomheter).

Omfanget i forhold til økning av trafikkmengden som følger av dette vurderes som middels negativt.

Fjellhallen for parkering/båtopplag vil, fullt utbygd og basert på at 50% av regulert areal utnyttes, kunne tilby ca 1340 parkeringsplasser eller plasser for ca 600 båter i opplag. Fordi man på dette stadiet ikke har fastsatt endelig bruk og omfang er disse tallene svært usikre, og trafikkøkningen som følger av fjellhallen er svært vanskelig å estimere med en akseptabel grad av sikkerhet. Med 75% av hallen nytt til båtopplag (0,5 bevegelser/mnd) og resten til parkeringsplasser (5 bevegelser/mnd) blir samlet trafikkbelastning for fjellhallen ÅDT 62. Tiltaket vurderes på denne bakgrunn til å være middels negativt i fht. trafikkøkning.

Ved en regatta vil antall deltakere og type båter ha betydning for hvor mye trafikk som genereres. For eksempel vil tilnærmet alle joller bli fraktet til regattaen med bil. Ved konkurranser med større båter blir båten ofte seilt til arrangementsstedet, men flere av mannskapene kommer med bil. Ikke alle båter har overnattingsmuligheter, så mannskapet kan ha behov for å kjøre bil til og fra overnattingssted. Seilspporten er generelt lite publikumsvennlig, og regattabanene ligger utenfor planområdet. Det er derfor liten grunn til å regne med et stort antall publikum ved regattaene. Det kan imidlertid være båtglade tilreisende som liker å se på båter og ”fange stemningen” som kommer som gjester ved store arrangementer. Disse kan komme både med båt og med bil.

Vi har innhentet data om antall deltagende båter i arrangementer fra 2011, se tabell 2:

Tabell 2: Antall båter som deltok i ulike arrangement i 2011.

Arrangement	Båter	Merknader
VM Europajolle 2011	123	1 seiler per båt (nesten alle deltagere under 18 år)
ORCint Europeans 2011	25	6-14 seilere per båt
Race Week 2011	88	Ca. 3 seilere per båt
VM Knarr	20	3 seilere per båt
Stor NM jolle 2011	227	1 seiler per båt (nesten alle under 18 år)

Ut fra resonnementet ovenfor, kan det virke logisk å regne 4-6 bilturer pr. båt pr. døgn for små båter, mens man for de store båtene med stort mannskap kanskje må opp i 10-12 turer pr. båt pr. døgn. Med utgangspunkt i tabell 2 ovenfor, vil da trafikk knyttet til regattaene ligge innenfor intervallet 120 – 1400 kjt/d. Som et gjennomsnitt for året gir dette en ÅDT på 27 (forutsatt store regattaer med til sammen 14 dagers varighet). Denne trafikkøkningen er ubetydelig regnet på årsbasis, men fordi økningen kommer i en konsentrert arrangementsperiode vurderes omfanget som middels negativt.

ÅDT – fylkesvei 117 er i dag 1400. Samlet merbelastning ved maksimal utbygging er stipulert til ca ÅDT 215. Dersom man tar utgangspunkt i den trafikkfordelingen gjennom året som er vist i figur 19, er gjennomsnittlig ÅDT i de 7 toppukene i dag ca 3500. Økningen i samme periode vil bli på ca 538. Som nevnt er tallene for de planlagte tiltakene beheftet med stor grad av usikkerhet.

Parkering

Parkeringsbehovet følger trafikken og svinger med sesong og vær.

Tabellen nedenfor viser en oversikt over antall parkeringsplasser i dag og i framtidig situasjon. Tallene for dagens situasjon er funnet ut fra telling av plasser på flyfoto og er omtrentlige. Tallene for framtidig situasjon er enten telt på plankartet (der plassene er tegnet inn), eller beregnet ut fra veinormalene som regner ca 20 m² pr bil for store parkeringsplasser.

Tabell 3: Parkeringskapasitet i dag og i framtidig situasjon.

Parkeringsplass	Dagens situasjon	Framtidig situasjon
Andreassenslippen (P1)	10	20
Furuøy – parkeringsområder P2 og P3	350	360
Hankø Marina (N3)	120	350
P-plass nordøst for Furuøy	50	-
Andersenslippen (P5-P6)	40	45
Rett øst for Vikane Cafe (P7)	20	21
Parkering på rasteplass (R)	-	10
Fjellhall	-	0-1340
Sum uten fjellhall	590	806
Sum med fjellhall		2146

Som det framgår av tabell 3, vil antall parkeringsplasser øke med rundt 294 plasser uten fjellhallen, det vil si en økning nesten 50 % i forhold til dagens situasjon. Med fjellhallen øker antall parkeringsplasser med rundt 280 %. Omfanget vurderes som middels positivt.

Trafikksikkerhet

I dag mangler det G/S-vei eller fortau langs ca 1/3 av strekningen. Denne strekningen foreslås utbedret med fortau eller G/S-vei. Det blir da sammenhengene ensidig G/S-vei eller fortau langs hele planstrekningen

G/S-veien ligger på vestsiden av Fv. 117 fra Rørvik til Furuøy. De fleste målpunktene og aktivitetene ligger også på vestsiden, noe som medfører lite behov for å krysse Fv 117. Dette er positivt trafikksikkerhetsmessig. Langt flere ulykker med myke trafikanter skjer ved kryssing av vei enn ved ferdsel langs veien. Slikt sett er det en ulempe at boligene ligger på motsatt side av G/S-veien. Fra Furuøy til Sareptaveien går G/S-veien imidlertid på østsiden av Fv. 117.

Tre avkjøringer er flyttet/utbedret for å bedre sikten i forhold til Fv. 117. Dette gjelder avkjøringen til Furuøy, Andersenslippen og Hankøsunnd Slipp.

Det trafikksikkerhetsmessige omfanget vurderes som litt positivt.

Kollektivtrafikk

Det er i dag 6 holdeplasser/busstopp innenfor planområdet. Antallet eller plasseringen i antall

holdeplasser endres ikke i planen. Omfanget vurderes til intet omfang.

Framkommelighet

Det er vist ny adkomstvei til Hankø Sund Slipp, noe som vil bedre framkommeligheten. Ny G/S-vei eller fortau på den delen der dette mangler ved Fv 117 i dag vil øke framkommeligheten til de myke trafikantene. Samtidig kan den økte trafikken gi redusert framkommelighet på de dagene det er mest trafikk. Det kan sannsynligvis oppstå lokale køer i korte tidsrom.

Omfanget vurderes til litt positivt.

Konsekvens

Ut fra verdibetraktninger og omfang, vurderes de enkelte undertemaene slik:

Trafikkmengder:	Middels negativ konsekvens
Parkering:	Middels positiv konsekvens
Trafikksikkerhet:	Liten til middels positiv konsekvens
Kollektivtrafikk:	Ubetydelig konsekvens
Framkommelighet:	Liten positiv konsekvens

Samlet sett vurderes de trafikale konsekvensene å bli litt positive.

Oppfølgende undersøkelser

Ved innkjøringen til Furuøy og Hankø Marina vil det blir stor aktivitet i høysesong og ved regattaer. Det er også i dette området G/S-veien skifter side og de myke trafikantene må krysse Fv. 117. Det ligger også en bussholdeplass i dette området som kan medføre behov for kryssing av fylkesveien. Det bør utføres en trafikksikkerhetsvurdering av dette området med fokus på de myke trafikantene.

Hvis fjellhallen skal bygges, vil det bli behov for å kjøre bort store mengder stein. Det må da gjøres vurderinger av hvilke konsekvenser dette får for trafikken og trafikksikkerheten i området.

Vurdering av evt rekkefølgekrav om etablering av manglende gangvei

Internt i planområdet gjenstår en strekning på 945 m uten gangvei/fortau. Av dette er ca 560 m gangvei som bygges ut i sjøgrunn, ca 275 m som må bygges på private boligtomter og resten på annen grunn.

Utenfor planområdet mangler det gangvei på en strekning av 1150 m (til Lindstadveien/Mellegårdsveien) eller 1800 m (til Slevikkrysset). Dersom gangveien videreføres på fylkesveiens sydside, vil den komme i nærføring med bebyggelsen på to eiendommer (Vikaneveien 239 og 253) som vil medføre ekstra kostnader.

En økning i ÅDT fra nåværende 1400 til 1615 er relativt beskjeden, men økningen vil konsentreres i sommermånedene og da være mer merkbar. Mertrafikken vil i særlig grad gjøre seg gjeldende i tiden skolen har sommerferie, og gangveiens funksjon som skolevei er dermed neppe det mest sentrale vurderingsspørsmålet. Sikkerhet for myke trafikanter lokalt i Hankøundet om sommeren vil være mer relevant.

Samtidig må et rekkefølgekrav være noenlunde balansert, slik at det er et visst samsvar mellom omfanget og konsekvensene av tiltaket og kostnadene med å gjennomføre rekkefølgekravet.

Etablering av manglende gangvei internt i planområdet er kostnadsberegnet til 11,8 mill kr, fram til Lindstadveien/Mellegårdsveien 13,3 mill og fram til Slevikkrysset 17 mill.

Slike investeringer er så store at de ikke er mulige å dekke inn som del av kostnadene til planlagte tiltak, og de vil dermed stanse all videre utvikling i området. I en så stor plan vil aldri samtlige tiltak bli søkt igangsatt samtidig. Det vil derfor være en svært begrenset del av planlagte tiltak som vil få kravet rettet mot seg ved forsøk på plangjennomføring. Dette anses ikke rimelig. Det foreslås derfor primært at det ikke settes et slikt krav – subsidiært at det rettes mot tiltak i planen som har lavest politisk prioritet.

10.3 Kulturminner og kulturmiljø

Utdrag fra planprogrammet

”Konsekvensen for evt automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner/bevaringsverdige bygningsmiljøer, samt evt undersjøiske kulturminner må utredes, herunder evt arkeologiske/marinarkeologiske registreringer. Evt avbøtende tiltak eller restriksjoner vurderes.”

Datagrunnlag og metode

Følgende dokumentasjon/registreringer ligger til grunn for temautredningen:

- Askeladden – database for kulturminner
- SEFRAK-registeret
- Rapporten ”Mulighetsstudie for utvikling av Hankøundet”
- Lokalsamfunnsrapporten ”Slevik med nærområdene Øyenkilen og Vikane”
- Statens vegvesens håndbok 140

Fylkeskonservators tidlige krav om arkeologiske registreringer bortfalt da planområdet ble innskrenket fra å inkludere store deler av Onsøyknipen, til kun den helt søndre delen (fjellhallen under bakkenivå). Øvrige merknader fra fylkeskonservator imøtekommes i planarbeidet.

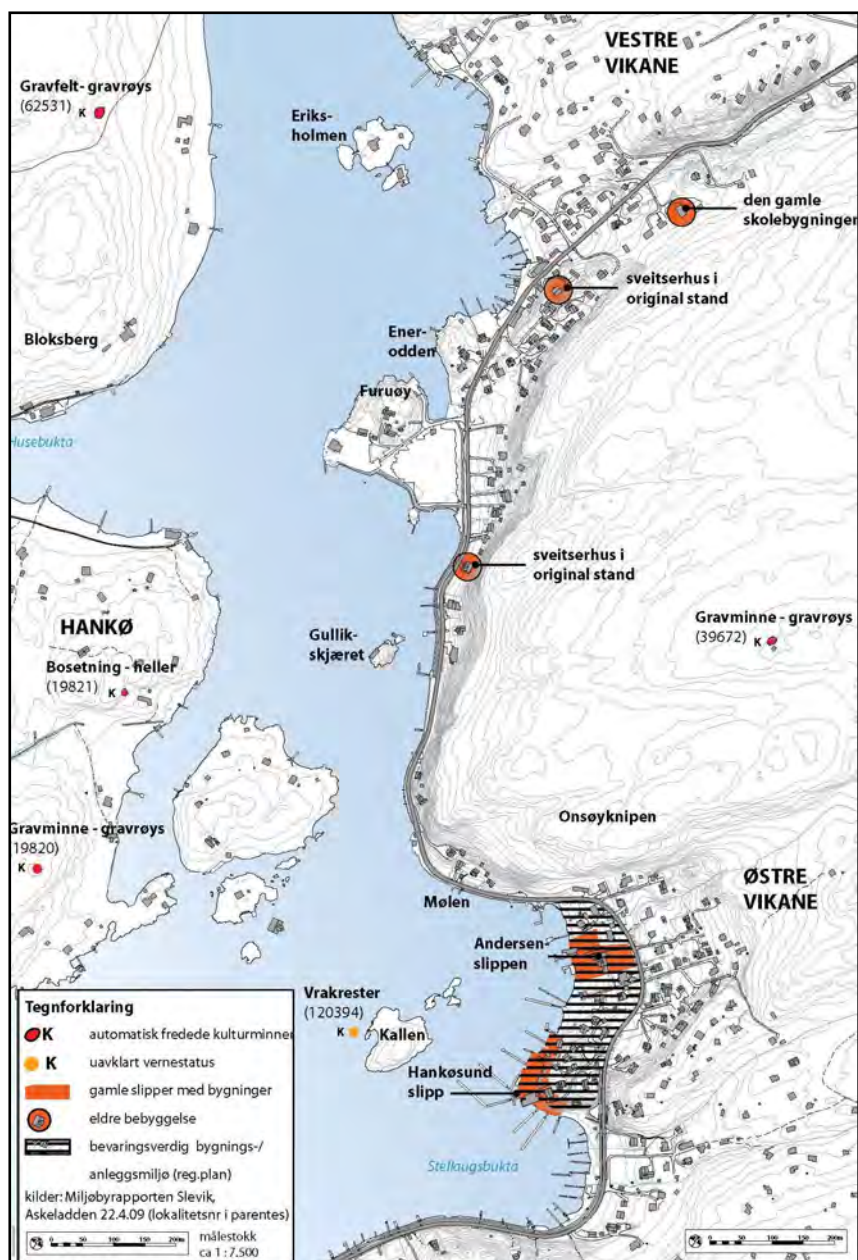
Norsk maritimt museum ga også uttalelse ved varsel om oppstart av planarbeidet i forhold til meldeplikt dersom undersjøiske kulturminner påtreffes. Staten hadde ingen merknader til planen for øvrig.

Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer Miljøverndepartementets *Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O)* og *Kulturminneplan for Østfold 2010-2022* (kommunedelplan). Planene er mer detaljert beskrevet i planbeskrivelsen.

Dagens situasjon

Figuren på neste side viser fredede kulturminner, eldre bebyggelse og bevaringsverdige bygnings- og anleggsmiljø innenfor planområdet.



Figur 21. Registrerte fredede kulturminner, eldre bebyggelse og bevaringsverdige bygnings- og anleggsmiljø (Kilde: Lokalsamfunnsrapport Slevik og databasen Askeladden)

På høydedragene i landskapet finnes det enkeltminner som er automatisk fredet (hovedsakelig bronsealderrøyser). Disse ligger imidlertid et godt stykke fra vannet og utenfor planområdet.

I tillegg til tidligere registrering som er referert i kartet ovenfor finnes det både helhetlige anlegg og eldre enkeltbygg som er viktige for stedsidentiteten (se foto neste side). Det karakteristiske miljøet rundt nærbutikken, brygga og kiosken i Vestre Vikane er viktige kulturhistoriske elementer som bør være med i lista over bevaringsverdige bygnings- og anleggsmiljø. Det samme er bebyggelsen på Eriks-holmen og sjøbua på Gullik-skjær. Alle disse objektene må legges til skal "kartet" bli mer representativt for hva som er bevaringsverdig.



Figur 22. Vestre Vikane (Jokerbutikken til venstre.)

De gamle slippene og det enhetlige bygningsmiljøet i Østre Vikane har medført at deler av dette området er regulert til bevaringsverdig bygnings- og anleggsmiljø i gjeldende reguleringsplan. Andersenslippen er i offentlig eie og er et av de områdene som er sikret som et bevaringsverdig bygningsmiljø. I tillegg er det homogene miljøet i Stellaugsbukta med småbåter og pælebrygger karakteristisk for området.



Figur 23. Andersenslippen.

Det finnes flere SEFRAK-registrerte bygninger i området (se figur 24). I tillegg er det registrert en lokalitet med et undersjøisk objekt. Dette er et skipsvrak som har beliggenhet ved Kællen. Objektet har ingen formell fredningsstatus.



Figur 24. SEFRAK-registrerte bygninger (vist med blå punkter)

Verdi

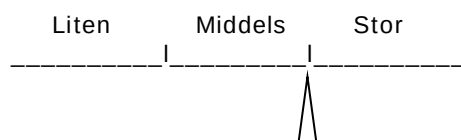
I følge *Kulturminneplan for Østfold 2010 – 2022* er Hankø med Hankøsunnet og tilgrensende områder på fastlandssiden definert som et regionalt verdifullt kulturmiljø. Det er ønskelig at området også i fremtiden skal ha verdi som et levende kystkulturmiljø.

Store deler av planområdet har bevaringsverdig bygnings-/anleggsmiljø som søkes bevart gjennom bruk av hensynssoner. Gjenværende (spredte) sveitserhusbebyggelse avspeiler en karakteristisk epoke i områdets historie som bør bevares/følges opp i byggesaksbehandling av enkeltsaker.



Figur 25. Sveitserhus langs Vikaneveien. Bygningen har tidligere også fungert som posthus.

Kulturmiljøet innenfor planområdet vurderes, sett under ett, å være av middels/stor verdi.



Omfang

Planen åpner for tiltak på bygningsmassen på Hankø Yachtclub. Her tenkes bygningen vest for fergeleiet utvidet, og bygningen øst for fergeleiet forutsettes sanert og erstattet av ny bebyggelse. Dette har sammenheng med at denne bygningen er i dårlig forfatning. Bygningsmassen har særpreget arkitektur som forutsettes videreført ved utvidelse/nybygg.

På Furuøy forutsettes Pay-villaen (som er i svært dårlig stand) revet sammen med annen bebyggelse for å gi plass til ny bebyggelse og utøking av friområdet. Bygningsmassen er ikke underlagt noen form for vern, og er heller ikke registrert i SEFRAK-registeret.

Sjøboden på Gullikskjær er registrert i SEFRAK. Utbygging av brygger i området vil medføre at skjæret med sjøboden i mindre grad oppleves som et fristilt objekt/landskapselement i sundet – spesielt dersom skjæret blir forbundet med deler av bryggeanleggene. Utbyggingen vil i så fall kunne forringe opplevelsen av denne sjøboden som enkeltbygg.

Ved Andersenslippen er det gamle sjøboder som sammen med eksisterende bryggeanlegg utgjør et bygningsmiljø som bør ivaretas. Det foreslås ikke tiltak som vil ha betydning for bebyggelsen på Andersenslippen og vernet av denne bygningsmassen videreføres i planen. Forlengelsen av eksisterende flytebryggeanlegg vurderes heller ikke å ha negative konsekvenser i forhold til kulturmiljø/kulturminner.

Det foreslås ingen nye tiltak på eksisterende bygningsmasse på land på Hankøund slipp. Det foreslås imidlertid utbygging med nye sjøboder/redskapsboder/ utleieenheter langs vannet på østsiden av eksisterende bygningsmasse. Ny bygningsmasse må oppføres med et tilpasset arkitektonisk uttrykk for å ivareta og videreføre bygningsmiljøets særpreg.

Kulturmiljø og kulturminner sikres i plan ved bruk av hensynssoner i plan og bestemmelser knyttet til bygningsmiljø/bygninger (ved revisjon av 14.09.18 også bebyggelsen på Theastranda). Tiltakene som muliggjøres gjennom reguleringsplanen vil, samlet sett, være av et lite/intet omfang i forhold til kulturminnene og kulturmiljøet innenfor planområdet. Samtidig vil planens hensynssoner med tilhørende bestemmelser gi et styrket vern av eksisterende kvaliteter.

Konsekvens

Planen får litt positiv konsekvens for kulturmiljø og kulturminner med de tiltak som nå ligger inne i plan (hensynssoner, markering av SEFRAK-registrerte bygninger og bestemmelser knyttet til bygninger/bygningsmiljø).

10.4 Naturens mangfold

Fra planprogrammet

”Konsekvenser for maritimt liv i områder hvor bryggeanlegg planlegges utvidet/etablert må utredes, evt ved marinbiologiske undersøkelser. Tilsvarende skal berørte landområder vurderes i forhold til evt forekomster av sjeldne eller utryddingstruede arter. Evt avbøtende tiltak eller restriksjoner vurderes.”

Datagrunnlag og metode

Tiltakene er vurdert i forhold til lokalkunnskap om området og følgende baser/dokumentasjon/registreringer:

- Naturbasen (DN)
- Marin kartlegging (NIVA/DN)
- Mulighetsstudie for utvikling av Hankøundet

Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer

Miljøverndepartementets *Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O)*, gjeldende kommuneplan og Fredrikstad kommunes nylig vedtatte kystsoneplan (kommunedelplan). Planene er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Situasjon

Det er ikke lokaliteter i området som er vernet etter naturvernloven, men flere lokaliteter i Hankøsundet/Vikane er registrert som prioriterte naturtyper i Naturbasen. Tre av disse har beliggenhet innenfor planområdet. Dette gjelder følgende lokaliteter:

- Sørøstre del av Onsøyknipen er hekkelokalitet for ravn.
- Nasjonalt/regionalt viktig forekomst av ålegresseng (*Zostera marina* – vanlig ålegras) med beliggenhet mellom Kællen, Hankøsund Slipp og Andersenslippen.
- Nasjonalt/regionalt viktig forekomst av ålegresseng med beliggenhet i et belte langs land fra nordenden av Furuøy til området rett nord for Theastranda.



Figur 26. Prioriterte naturtyper i Hankøsundet/Vikane (Kilde: Naturbasen)

Hekkelokaliteten for ravn berøres ikke av tiltak i planen. På en skala fra ”svært viktig”, ”lokalt viktig”, og ”viktig” er begge ålegrasområdene i planområdet kategorisert som ”viktig”. Disse områdene er spesielt sårbare for utfylling og mudring. Viktige naturtyper er vist i figuren på neste side.

Ålegress er en viktig plante som påvirker både det fysiske, kjemiske og biologiske miljøet der den vokser. Lokalitetene med ålegressenger må forventes å være de mest artsrike og produktive marine miljøene i Hankøsundet. Observasjoner viser at brunalgen blæretang er vanligst forekommende i de grunneste områdene nær land. Ålegressamfunn kan bli påvirket av endring i lysforhold. Registreringen viser imidlertid at de finnes på steder der det har vært brygger over lang tid – noe som kan tyde på at de er lite ømfintlige for dette.

En rekke sjøfuglarter observeres vanligvis i området: fiskemåke (rødlistet – nær truet), svartbak, gråmåke, hettemåke (rødlistet – nær truet), makrellterne (rødlistet – sårbar) storskarv, tjeld, ærfugl og siland. Noen av disse hekker i området, bl.a. på Kællen. Det er flere mindre gruntvannsområder i sundet, men ingen større mudderflater som kan karakteriseres som spesielt viktige som trekk-, oppholds-, eller furasjeringsområder for sjøfugl og vadefugl.

Tiltaket

Hekkelokaliteten for ravn i Onsøyknipen berøres ikke av planlagt fjellhall, og det er heller ikke aktuelt med tiltak på Kællen som kan karakteriseres som den viktigste hekkelokaliteten for sjøfugl i sundet.

Etableringen av seilspanlegg/marinaanlegg på Furuøy medfører utfylling i deler av bukta på sørsiden av Furuøy. Deler av bukta må også mudres for å gi tilstrekkelig dybde til seilspanlegget/marinaen. Etablering av parkeringsplassen P4 fordret utfylling i et grunt sjøområde, men er under planprosessen tatt ut av planforslaget. Opptaksområde for båter i tilknytning til adkomstsonen ved fjellhallen kunne etableres enten ved utfylling eller ved pælekonstruksjon, men er ved revisjon av 18.09.2018 tatt ut av planen. Gang-/sykkelveien forbi Mølen (søndre del av Onsøyknipen) og ved tiltak i området N7 vil fordre enten utfylling i sjø eller konstruksjoner fundamentert på pæler. Sjøarealet rundt Mølen er ikke grunt, og den biologiske verdien er mindre sikker her. Utfyllingen i sjø vil medføre at de bunnlevende samfunnene i disse områdene går tapt for all tid. Det er imidlertid ikke registrert ålegressforekomster eller andre særlig hensynskrevende arter i disse områdene. Ved mudring vil det biologisk aktive overflatesedimentet bli fjernet. Hovedandelen av marin bløtbunnsfauna lever i de øverste 10 cm av sedimentet. De bunnlevende samfunnene i mudringsområdene vil dermed forsvinne midlertidig. Det kan likevel forventes en rekolonisering, slik at man over tid gradvis får reetablert normale samfunn.

Utvidelsen av bryggeanlegget på Andreassenslippen berører ikke ålegressenger eller andre hensynskrevende artsforekomster.

Noe av bryggeutvidelsen vil komme svært nær vestsiden av Gullikskjær.

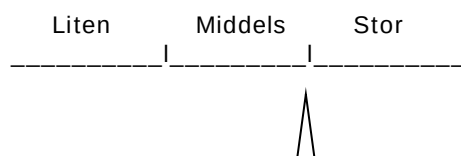
Gang- og sykkelveien legges langs eksisterende vei, på sjøsiden som i dag utgjøres av veiens steinfylling. Generelt vil tiltakene som gjennomføres på land ikke ha betydning for naturens mangfold.

Verdi

Ålegressengene ved Kællen/Andersenslippen/Hankøsund slipp og nord for Furuøy er viktige

for det biologiske mangfoldet. Ålegressenger regnes som viktige marine økosystemer på verdensbasis, og fungerer som viktig skjulested, oppvekstområde og spiskammer for fiske- yngel og krepsdyr. I tillegg reduserer ålegraset erosjon og binder sediment, og er derfor viktige for stabiliteten i gruntområder. Ålegress er sårbare for utfylling og mudring. Større forekomster av ålegressamfunn er relativt sjeldne.

I området rundt Furuøy og på vestsiden av Gullikskjær, samt i området utenfor adkomstsonen til fjellhallen er det ikke påvist spesielle ålegressamfunn, men flora og bløtbunnsfauna av normal art har tilhold her.



Samlet verdi for området vurderes til å være middels til stor.

Omfang

Ålegressamfunnet ved Andersenslippen og Hankøsund slipp går akkurat klar fra utvidelsen av bryggeanleggene. Utvidelsen berører ikke ålegressengene, og har dermed ingen konsekvens for disse lokalitetene.

Sør på Furuøy er det planlagt en større utfylling i sjø (det meste av området SM). Dette vil ødelegge for flora og fauna lokalt, men berører ingen registrerte sårbare områder.

Også langs resten av Hankøsundet der det er tenkt tiltak vil lokal flora og fauna bli noe påvirket, men dette er likevel i mindre omfang.

Samlet sett vurderes tiltakets omfang til å være litt negativt.

Konsekvens

Tiltaket medfører inngrep i viktige naturtyper, og bunnlevende samfunn i de berørte områdene går tapt, stedvis midlertidig, og stedvis for alltid. Tiltakene berører ikke lokaliteter som er registrert som særlig viktige for biologisk mangfold, men berører øvrige grunne områder.

Konsekvensen av inngrepene vurderes til å være litt negativ.

Avbøtende tiltak

Det er generelt viktig å skåne det marine liv for ødeleggelser.

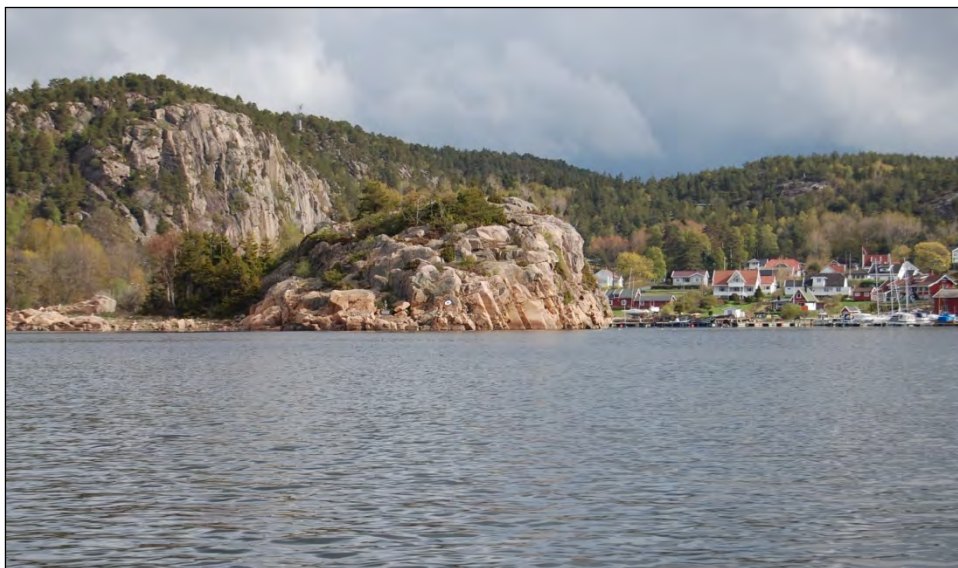
Realisering av de nevnte tiltakene ved Furuøy (SM), utretting av veikurve ved adkomst til fjellhall, tiltak ved Hankøsund slipp (N7) og gang-/sykkelvei rundt Mølen er avhengig av utfylling i sjø, eller mudring.

10.5 Landskapsvirkning

Utdrag fra planprogrammet

”Konsekvenser av nedbygging av land- og sjøarealer utredes. Det skal redegjøres for landskapsvirkningen av utbygging, spesielt effekten av utvidelse av seilsportanleggene og

utvidede småbåthavnanlegg, opplevd fra både sjø- og landsiden, og adkomstsone/massehåndtering i forbindelse med evt ny fjellhall for parkering og båttopplag. Det skal vurderes hvilke avbøtende tiltak som kan iverksettes for å redusere negativ effekt både i forhold til landskapsopplevelsen og for naboer.”



Figur 27. Bildet er tatt fra sørvest og viser Onsøyknipen til venstre i bilde og Kællen i forgrunnen. Andersenslippen ligger rett bak Kællen.

Datagrunnlag og metode

Følgende dokumentasjon ligger til grunn for temautredningen:

- Mulighetsstudien for utvikling av Hankøsundet (Rambøll 2009)
- Håndbok 140, Konsekvensanalyser. Statens vegvesen (2006)
- Landskapsanalyse. Fremgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi. Direktoratet for naturforvaltning (2010)
- Bilder og visualiseringer
- Visuell virkning av foreslått tiltak sett fra både land og vann

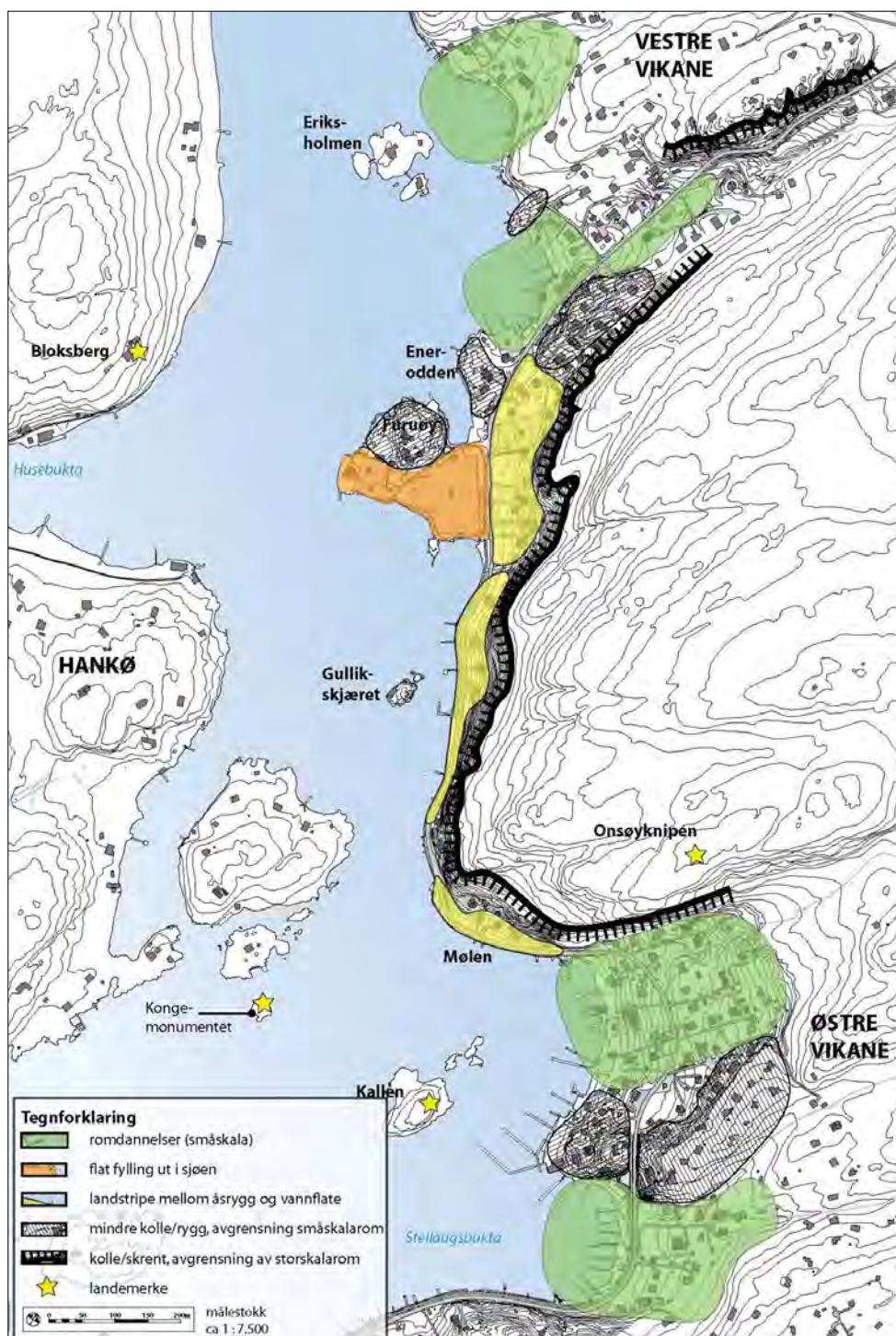
Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer Miljøverndepartementets *Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O)*, gjeldende kommuneplan og Fredrikstad kommunes nylig vedtatte kystsoneplan (kommunedelplan). Planene er beskrevet i planbeskrivelsen.

Situasjon

Landskapet rundt Hankøsundet er preget av idyll. Pene hus med velstelte hager ligger innimellom det kupert terrenget. Vegetasjonen preges av blandingsskog som domineres av skrin furuskog og løvtrær. Enkelte plasser er det grasbakker og plen. Ute i sundet ligger det bøyer for fortøyning av båter. Gamle slipper, brygger og sjøbuer er med på å sette et maritimt preg på landskapet. Andersenslippen er i offentlig eie og sikret som kulturminne. Figur 28 viser en landskapsanalyse som ble foretatt i området i forbindelse med ”Mulighetsstudien for utvikling av Hankøsundet”. Denne viser klart at landskapet har et sterkt relieff med høye og bratte fjellsider som sterke romdannende elementer. Disse heller ensidig mot sjøen - som igjen betyr at tiltak av en viss vertikal utstrekning lett vil eksponere seg denne veien.

Landstripen mellom fjellfoten og sjøen er smal, slik at det lett blir arealknapphet ved nye tiltak.



Figur 28. Landskapsanalyse – Hankøundet/Vikane (fra Mulighetsstudie for utvikling av Hankøundet. Rambøll 2009).

Tiltaket

Planens tiltak med konsekvens for landskapsbildet er primært følgende:

- utvidelse av bryggeanleggene på og ved Furuøy
- utvidelse av bryggeanleggene i Østre Vikane, Vestre Vikane og på Hankø

- etablere seilsportsanlegg på Furuøy (område SM). Utfylling i sjø blir på ca 4 daa
- etablere parkeringshus og næringsbebyggelse på Furuøy
- innslag og porter til fjellhall og bryggeanlegg foran hovedadkomst (i vest)
- sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Østre og Vestre Vikane

Tallene som her er nevnt i daa er absolutt maksimal utnyttelse. Total utfylling i sjø er anslått til å bli på maksimalt 4 daa – ekskl. nødvendig areal til ny gang-/sykkelvei.

Det nye seilsportsenteret skal fordeles på lokalitetene til Fredrikstad seilforening (Andersenslippen), Hankø Yachtclub (Hankø), og Hankø Marina AS (Furuøy). Samtidig skal det ryddes opp i moringer som ligger spredt i sundet. Dette vil føre til at de fleste båter som i dag ligger på svai blir liggende ved brygger i framtida.



Figur 29. Gullikskjær med sjøbua – et viktige landskapselement. Tidligere lå redningsskøyta ved denne bua, som mannskapet brukte som base for sin virksomhet.

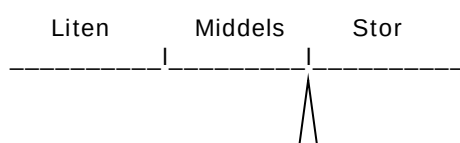
Verdi

Tabell 4. Vurdering av landskapskarakterens verdi.

Verdikriterier	liten	middels	stor	Begrunnelse
Mangfold og variasjon:			X	Hankøsundet har mange verdifulle elementer. Det kuperte landskapet er innholdsrikt, både fra naturens side, det historiske og det menneskeskapte. Hus, hytter, brygger, slipper og marinaer er med på å prege landskapsbildet. Gullikskjær og Kællen ligger som fine elementer i sundet. Onsøyknipen danner, i Østfoldsammenheng, et kraftig relieff. Bebyggelsen ligger som et smalt bånd på den smale landstripa mellom fjellfoten og sjøen. Vegetasjonen er variert med innslag av varmekjære arter. Skrin

						furuvegetasjon som klamrer seg fast i bratte fjellvegger har en karakteristisk form.
Tidsdybde og kontinuitet:				X		Landskapet forteller en historie med rike tradisjoner innen kystkultur og seilspport. Den historiske utviklingen gjennom ulike epoker er synlig. Historisk sett er dette landskapet knyttet opp mot seilspport, turisme og friluftsliv. Her er normalt aktive naturprosesser, og normal suksessjon.
Helhet og sammenheng:				X		Området er en del av et større kystlandskap. Landskapsformene i området er med på å danne stedets karakter. Landskapet og landskapsrommet er eksponert mot sjøen (sundet) og Hankø og er forholdsvis sårbart mot inngrep. Bebyggelsen bidrar stort sett til helhet og harmoni. De ulike landskapsrommene (ref. Mulighetsstudien) forholder seg fortrinnsvis inne i bukter og vikar.
Brudd og kontrast:				X		Hus og annen bebyggelse ligger mest i et belte mellom vannkanten og høydedragene bak. Holmer, skjær, koller og vegetasjon er med på å skape naturlige kontraster i landskapsbildet.
Tilstand og hevd:				X		Området preges for det meste av godt vedlikehold, men noen få steder (unntak) er bebyggelsen lite vedlikeholdt.
Inntrykksstyrke og utsagnskraft:				X		Vann, holmer, skjær, koller og bratte fjellvegger dominerer landskapet. Strukturen er forholdsvis lik gjennom hele sundet. Regionalt finnes tilsvarende steder.
Lesbarhet:				X		Området bærer preg av den moderne tids bruk av naturen.
Tilhørighet og identitet:				X		Mange mennesker opplever området som estetisk vakkert. Svært mange identifiserer seg med Hankøsund som fritids- og rekreasjonssted. Landskapet har høy opplevelsesverdi og er viktig i en regional sammenheng i forhold til kystkultur. Det er nasjonalt kjent for seilsporsinteresserte gjennom lange tider.

Samlet verdi for området: middels/stor



Omfang

Arealet er eksponert mot et større landskapsrom, og er forholdsvis sårbart mot inngrep. Planforslaget innebærer bygging av serviceanlegg, parkering og utvidelse/forlengelse av småbåthavner i form av flytebrygger.

Planforslaget forankres med maritime elementer som allerede er i området. Dette er med på å skape sammenheng mellom land og sundet utenfor. Småbåtanleggene vil sannsynligvis rokkere noe om på følelsen av landskapsrom i forhold til hvordan dette oppfattes i dag. (ref. Mulighetsstudien for utvikling av Hankøundet). De planlagte småbåthavnene vil være med på å utvide landskapsrommene videre utover i sundet. Småbåthavnene ligger med en avsluttende del i retning langsmed sundet og land.

En forlengelse av bryggeanleggene vil også påvirke forholdet mellom bygningsmiljøet på land og sundet utenfor. Småbåthavner er allerede forankret som en del av landskapsbildet, men en utvidelse av dette omfanget vil gjøre forandringer. Landskapets evne til å absorbere bryggeutvidelsen vurderes likevel til å være relativt stor. Det er tenkt ca 360 nye båtplasser (netto 300 – båter i bøyefortøyning fratrukket). Fra før er det ca 750 båtplasser her. Det totale bildet vil ikke bare være bryggene, men også båtene som ligger der. Disse vil stedvis dekke mye av vannflaten og skygge for deler av utsikten.

Ved økt bryggekapasitet er det på Andersenslippen en fare for at badestranda og friområdet oppleves som mer innelukket, og dermed mindre attraktivt.

Fyllingen i sjøen på Furuøy for opparbeidelse av seilsport-/marinaanlegg (SM) vil være et fremmedelement fordi den bryter med naturlig linjeføring på stranda og vil i en viss grad være med på å forandre stedets karakter. Tiltaket kan sies å være i konflikt med RPR for Oslofjorden og dens overordnede mål om bevaring av lokalt særpreg og kvaliteter knyttet til landskap. SM er imidlertid en videreføring av tidligere etablert parkeringsanlegg, og med sin funksjon som kran- og rampeområde tilknyttet en stor marinavirksomhet virker den på mange måter logisk og selvforklarende.

Foreslått utfyllt areal SM på Furuøy skal dekke behov for opptak og utsetting med tilhørende manøvreringsareal for både marinaens egen bruk og seilforeningens behov ved regattaer. Samme funksjon ble tidligere dekket ved restaurant/kiosk og pumpeanlegg lenger ute, men er foreslått flyttet av sikkerhetshensyn, slik at farlig jobbsone og publikumssone er bedre adskilt. Utbyggingen på Furuøy for øvrig dreier seg om kombinert areal for seilsportanlegg/marinaanlegg, parkeringshus og tilhørende bebyggelse med service for sjørelatert næringsvirksomhet.



Figur 30. Eksisterende bebyggelse - Hankø Marina på Furuøy.



Figur 31. Prinsipper for utvikling av Furuøy. Perspektiv fra øst. Areal som er planlagt fylt ut i sjøen sees til venstre med tre utsettingsramper, kran mm (Ill. Bjar Arkitekter AS).



Figur 32. Mulig utforming av parkeringshus på Furuøy. Selve p-huset "kles" med bygninger som oppføres i et tradisjonelt arkitektonisk uttrykk, og som kan huse f. eks. butikk, servicebygg, reiselivstilbud, utstillingslokaler og enkle overnattingsmuligheter (Illustrasjon Bjar Arkitekter AS).

Den planlagte fjellhallen under Onsøyknipen som skal brukes til parkering og båttopplag er planlagt med to åpninger. Kjøreadkomst vil være i vest, mens adkomst i øst bare er for fotgjengere. I tillegg planlegges en nødutgang i det nordøstre hjørnet. Ved adkomsten i vest er det i dag allerede sår i landskapet etter tidligere masseuttak. Adkomstsonen vil bli forholdsvis stor, og vil i stor grad være et fremmedelement i landskapet. Åpningen vil være synlig fra land først når man er på stedet. Fra sjøsiden og fra Hankø vil den synes godt i området innenfor Mølen. Eventuelle bommer og skilt i tilknytning til adkomstsonen vil også kunne bli synlige fremmedelementer i landskapet.



Figur 33. Onsøyknipen, der det planlegges en fjellhall med adkomst helt i venstre billedkant (bak det hvite huset lengst til venstre).

Gang- og sykkelveien er der i dag i øst og vest, men med et manglende parti i midten. Denne skal gjøres sammenhengende. Den blir liggende langs fylkesveien - mot sjøen. Det vurderes om denne bør utføres med alternativ fundamentering i partiet rundt Mølen pga store dyp og dårlig grunn. En mulighet er at den bygges som en betongskive båret av pilarer i nåværende veiskråning. Landskapsmessig vil dette gjøre liten forskjell, siden gang- og sykkelveien skal gå langs veien som er der i dag – og som allerede har en markert fyllingskant mot sjøen.

Alle planlagte tiltak forholder seg stort sett til land og landfaste elementer. Men både bukter, sund, halvøyer og øyer involveres, og tiltakene strekker seg over en avstand på litt over to kilometer. Øya Kællen ligger fortsatt uberørt, men Gullikskjær får i planen brygger som ”støy” rundt seg. Tiltaket bryter ikke med horisontlinjen, men vil gjøre landskapsbildet noe mer oppbrutt. I tillegg vil flere båter og master hindre for sikt. Det legges til rette for at det ryddes opp i de mange moringene som ligger i sundet. Båter som tidligere har ligget ved disse er tenkt fjernet derfra.

Bryggeutvidelsene vil stort sett være tilpasset / forankret til landskapets form og elementer. Enkelte steder kan bryggeutvidelsene føre til økt barriereeffekt. Dette gjelder spesielt sør for Furuøy, utenfor Andersenslippen og ved Hankøsund Slipp.

Utfylling i sjø og tunnelpåslagene til fjellhallen vil være større inngrep.

Samlet vurdering av tiltakets omfang for landskapet: Middels negativt omfang.

Konsekvens

Sundet har en stor verdi i landskapet og er et regionalt viktig område. Tiltaket medfører en reduksjon av landskapets verdi. Utvidelsen av småbåthavner fører til en reduksjon av fritt vannspeil i sundet. Utsikten fra land vil også forstyrres. Ryddes det opp i moringene som ligger spredt i sundet, kompenseres likevel dette noe.

Eksisterende landskapselementer bidrar til områdets identitet. De negative konsekvensene er knyttet til inngrep i elementer som er viktige i en slik sammenheng. Utvidelse av småbåthavner, nytt anlegg på og sør for Furuøy, tunnelpåslag til fjellhall og rasteplass R forandrer dette bildet. De største konsekvensene vil være konsentrert til Furuøy og adkomstpartiet for fjellhall. Tiltaket omhandler imidlertid også maritime elementer (ny bebyggelse og nye bryggeanlegg) som kan bidra positivt til opplevelsen og styrke stedsidentiteten dersom de utformes med kvalitet.

Samlet sett vurderes tiltaket til å ha middels negativ konsekvens for landskapet

Avbøtende tiltak og oppfølging

I følge RPR-O skal karakteristiske hovedtrekk i landskapet søkes oppretthold. Hankø er et viktig nasjonalt område for seilsport og blir brukt av mange mennesker, spesielt i sommerhalvåret. Det er viktig at tiltaket tilpasses stedets identitet, karakter og estetikk. Det skal vises hensyn ved inngrep og utbygging i sjønære områder. Det bør stilles krav til 3D-illustrasjoner for de ulike tiltakene.

Parkeringsplasser bør legges tilbaketrukket fra sjøen, for å bevare landskapsbildet best mulig. Behovene for de store parkeringsarealene bør vurderes, og en bør heller se på muligheten for alternative løsninger for transport under større regattaarrangementer. Ideelt sett bør p-arealene primært plasseres i en fjellhall eller skjermede p-hus – sekundært og kun unntaksvis ved utfylling i sjø – ikke begge deler.

Det totale antall nye småbåtplasser bør vurderes både i omfang og i hvilken grad de bygger opp under planens målsetting(er).

Moringene bør fjernes for å rydde opp i farvannet i sundet.

10.6 Friluftsliv

Utdrag fra planprogrammet

”Konsekvensen for friluftslivet utredes med særskilt fokus på utvidelse av seilsportsanleggene/marinaanleggene og generelt økt aktivitet i området.”

Datagrunnlag og metode

Friluftsliv kan forstås som anvendelse av egen fritid i friluft. Temaet er utfordrende å konsekvensutrede fordi det kan romme mange aktiviteter. Her er valgt å vektlegge friluftsliv i tilknytning til sjøen i dette temaet. Offentlige områder på land omtales under temaet «Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelvegnett» og holdes derfor bevisst utenfor dette kapittelet, selv om de har relevans for det som her utredes.

Konsekvensene av planen er hovedsakelig vurdert ut fra flyfoto og kommunens kartportal. Konsekvensene er vurdert etter metoden som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok 140.

Dagens situasjon

I denne delen av Hankøsundet er det ett offentlig eiet friområde i dag - badestranden på Andersenslippen. I tillegg er nordre del av Furuøy og Theastranda regulert til friområde-formål (offentlig sikring ved kjøp eller servitutter er ikke gjennomført). Området på Furuøy er lite brukt (var mye brukt tidligere), men både Andersenslippen og Theastranda er mye brukt av lokalbefolkningen.

Hankø er et mye brukt friluftsområde, og Furuøy er utgangspunkt for fergen til Hankø. Utover dette er båt- og annet sjøbasert friluftsliv dominerende i området. Utgangspunkt for slik aktivitet er marinaanleggene, private småbrygger og seilsportanlegget på Andersenslippen der det arrangeres regelmessig jolletrening samt diverse seilaser i sommerhalvåret. I høysesongen er det i tillegg stor trafikk i Hankøsundet av båter som ikke har ”hjemmehavn” i sundet.

Tiltaket

Andersenslippen videreføres som offentlig friområde og den offentlige badestranden videreføres i planen.

Nordre del av Furuøy reguleres til friområde med mulighet for opphold og bading. Sanering av bebyggelse på nordre del av Furuøy vil føre til at denne delen av øya vil oppleves som mindre privatisert og mer tilgjengelig for allmennheten. Furuøy opprettholdes som utgangspunkt for dagsbesøkende til Hankø, og parkeringskapasiteten for dagsbesøkende vil bli bedret.

Båt er en måte å få tilgjengelighet til strandsonen på. I Hankøsundet, inklusiv deler av planområdet, har det over tid blitt lagt ut et stort antall moringsbøyer. Dette kan stedvis føre til problemer med framkommeligheten – dog ikke slik at man hindres i å nå strandsonen noe sted. Bøyene kan imidlertid være et faremoment ved båtferdsel i mørke. Planen tilrettelegger for et betydelig antall nye båtplasser i området (ca. 360 stk.). Samtidig forutsettes det at de fleste moringsbøyene fjernes og at båteierne som har benyttet disse tilbys båtplass i de utvidede bryggeanleggene. Dersom de ca. 70 båtene som i dag ligger på svai får

bryggeplass blir antallet nye båtplasser ca. 300 og det totale antall båtplasser innenfor planområdet ca. 1000.

Theastranda videreføres som friområde. Det legges til rette for at stranda kan erverves eller sikres ved avtale og rustes opp slik at strand og oppholdsarealer blir mer attraktive. For å lette gjennomføringen av dette anbefales det at bakre del av stranda fortsatt kan nyttes av eier til næringsformål – men begrenset til å benytte og bevare de to eksisterende bygningene på stedet (verdi som kulturmiljø).

Det åpnes dessuten for en forlengelse av eksisterende brygge. Planen er å flytte båtplassene lenger utover, slik at bademulighetene blir bedre innerst ved stranda.



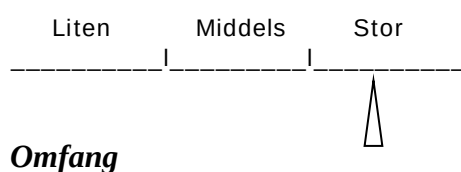
Figur 34. Theastranda. Selve stranda ligger til høyre for bildet, men fjellet på bildet er det som i dag nyttes mest til bading.

Utbyggingen av marinaanleggene og seilsportsenteret vil gi økt antall båtplasser og større kapasitet i forhold til utøvelse av seilport. Dette vil gi flere anledning til båt- og sjøbasert friluftsliv med utgangspunkt i Vikane/Hankøsundet.

Turisme og reiseliv er i stor grad knyttet opp mot virksomheter utenfor planområdet med Hankø hotell/Seilkroa og framtidige utleiehytter i Husebukta. Som en supplerer til dette tilbudet åpnes det for at det kan etableres et svært begrenset overnattingstilbud i form av små utleieenheter ved Andreassenslippen (U1), i eksisterende sjøbod på Gullikskjær (U3), på Hankø Marina (N3) og ved Hankøsund Slipp (N7). Det åpnes for ulike typer sjøbasert turisme i tilknytning til Hankø Marina. Dette kan for eksempel være utleie av kajakk, dykkervirksomhet eller utleie av båter for sportsfiske.

Verdi

Det er relativt få og små offentlige friområder på land innenfor planområdet i dag, men på den annen side har området stor verdi for mange mennesker som er opptatt av båtliv. Området er også viktig for friluftaktiviteter som for eksempel seilport, vannsport, padling og sjøfiske. Samlet sett har området stor verdi sett fra et friluftsperspektiv.



Planen muliggjør økt aktivitet innen seilspport. Gjennom utvidelse av Hankø marina og et mindre antall utleiehytter andre steder legger planen til rette for mer sjøbasert turisme. I tillegg vil nordre del av Furuøy og Theastranda kunne åpnes for allmennheten i større grad enn i dag. Mulighet for inntil 300 nye båtplasser vil kunne være en inngangsbillett for flere til å ta i bruk sjøen som rekreasjonsområde.

Samlet sett vil planlagte tiltak ha et middels positivt omfang for folks friluftsliv.

Konsekvens

Tiltakene medfører økt kapasitet og bedret tilgjengelighet for utøvelse av både landbasert og sjøbasert friluftsliv.

Planen vurderes å ha middels positiv konsekvens for folks muligheter for friluftaktiviteter.

10.7 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen

Fra planprogrammet

”Helsemessige konsekvenser av planlagte tiltak utredes/vurderes.”

Datagrunnlag og metode

Sosial- og helsedepartementet: *Helse og trivsel i konsekvensutredninger* (2001)

Situasjon

Helse er ulikt fordelt mellom sosiale grupper i befolkningen. Det er mange forhold som bidrar til å skape og opprettholde sosiale helseforskjeller. Følgende forhold som kan være av betydning for befolkningens helse er blant annet:

- Bo- og nærmiljø
- Transporttilbud
- Sosialt miljø og aktivitetsmuligheter
- Økonomi, arbeidsliv og tjenestetilbud
- Fysisk aktivitet
- Tilgjengelighet
- Beredskapsmessige forhold

Flere av disse forholdene er vurdert under egne temaer, og vektlegges ikke her.

Generelt antas det at de naturgitte og menneskeskapte forhold i Hankøsundet og tettstedene i Vikane ikke er begrensende i forhold til folks helse. Vikane oppleves som et godt og trygt bomiljø med umiddelbar nærhet til attraktive naturområder, og gir dermed svært gode muligheter for fysisk aktivitet. Samtidig er tilgjengeligheten til de fleste tilbud og samfunnstjenester god ved at det er kort avstand til Gressvik/Ørebekk og byen.

Tiltaket

”Ulike tiltak medfører forandringer i folks omgivelser, i arbeid og fritid, og dette kan igjen medføre endringer i forhold som påvirker folks helse og trivsel” (Sosial- og helsedepartementet: *Helse og trivsel i konsekvensutredninger*).

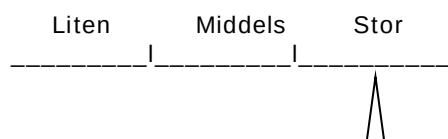
Tiltakene i Hankøsund medfører noen endrede forhold for bomiljøet. Det blir økt aktivitet, spesielt i sommerhalvåret. Hytteiere, deltagere på seilsportsarrangementer og dagsbesøkende er brukere som vil prege området, spesielt i fellesferien.



Figur 35. I Hankøundet ligger det til dette for helsefremmende aktiviteter knyttet til sjø og vann.

Verdi

Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen er viktige tema som bør bli tatt hensyn til i slike planer. Men det er vanskelig å verdifeste. Status over demografi og levekår i dette lokalsamfunnet har vi ikke hatt muligheten til å gå nærmere inn på. Vi regner likevel med at helsen her er normal og god. Helse bør alltid vurderes til å være viktig, og er derfor av stor verdi.



Omfang

Med utbyggingene og utbedringene følger flere turister og besøkende til området. Dette skaper mer aktivitet og liv i form av flere tilbud, både i forhold til sysselsetting og i forhold til fritid. Endring i antall arbeidsplasser kan føre til at enkelte slipper å pendle, og at det til og med kommer pendlere hit. Kanskje blir kollektivtrafikken også forbedret. Aktiviteten vil være størst i sommerhalvåret. Vinterstid vil området oppfattes omtrent som slik det fremstår i dag.

Med flere mennesker kan det bli flere fritidstilbud og dermed endrete muligheter for deltakelse i disse. Sannsynligvis gjelder dette primært i sommerhalvåret. Et variert aktivitetstilbud har stor betydning for helse og trivsel, både psykisk og fysisk.

Samtidig vil økt aktivitet medføre økt trafikk. Den negative helseeffekten av denne økningen vil mest sannsynlig bli oppveid av fullføring av gang-/sykkelvei gjennom området, slik at totaleffekten blir lite målbar.

Omfanget vurderes til middels positivt.

Konsekvens

Samlet sett vil planen ha en middels positiv konsekvens for befolkningens helse. Helsens fordeling er ikke spesielt vurdert, men det kan antas at de helt yngste og de eldste vil få minst effekt av tiltakene pga begrenset deltagelse og samtidig mest sårbarhet for økt trafikk.

10.8 Tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett**Utdrag fra planprogrammet**

”Det utredes hvorvidt planlagte tiltak vil føre til økt privatisering av strandsonen eller bedret tilgjengelighet. Det er en målsetting at allmennhetens tilgjengelighet til strandsonen skal forbedres. Evt avbøtende tiltak eller restriksjoner vurderes.”

Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer Miljøverndepartementets *Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O)*, gjeldende kommuneplan og Fredrikstad kommunes nylig vedtatte kystsoneplan (kommunedelplan). Planene er beskrevet i planbeskrivelsen.

Datagrunnlag og metode

Vi har valgt å vektlegge tilgjengelighet på land i dette temaet. Tilgjengelighet i forhold til sjøen omtales under tema Friluftsliv.

Dagens situasjon

Strandsonen i Vikane er i stor grad privatisert og nedbygd med brygger, boliger, næringsvirksomhet og hytter. Samtidig går fylkesvei 117 (Vikaneveien) direkte langs sjøen gjennom store deler av planområdet, og veien er flere steder en fysisk begrensning for opphold i strandsonen.

Det mangler gang-/sykkelvei/fortau langs hovedveien (Vikaneveien) på en strekning på ca. 1 km innenfor planområdet (mellom Stellaugsbukta/Vikanevn. 322 og Gullikskjær/Vikanevn. 384). Nord i planområdet er det gang-/sykkelvei fra Gullikskjær til Hankø Marina og deretter fortau videre nordover. Syd i planområdet er det gang- sykkelvei fra Stellaugsbukta til Rørvik. Hele strekningen inngår i plan for hovedsykkelnettet i Fredrikstad (rute 7).

Flyfotoene i figur 36 og 37 viser strandsonen i Vestre og Østre Vikane. Som bildene illustrerer er kystlinjen i stor grad nedbygd og privatisert.



Figur 36. Flyfoto over Vestre Vikane.



Figur 37. Flyfoto over Østre Vikane.

Tiltaket

I sommerhalvåret er det stor tilstrømning til området med en naturlig høysesong i fellesferien, og strandsonen brukes aktivt. De viktigste brukerne av området (i tillegg til lokalbefolkningen) er hytteeiere, båtfolk, besøkende til hotellet, folk på dagsbesøk og deltagere ved regattaer og andre seilsportsarrangementer.

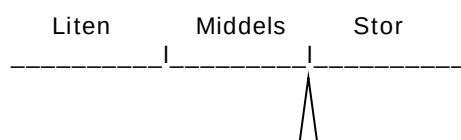
Badestranda på Andersenslippen, nordre del av Furuøy og Theastranda videreføres som friområder. På Furuøy gjøres friluftsområdet bedre tilgjengelig gjennom byggsanering, skilting, opparbeidelse av gangstier og bedret skjøtsel. Theastranda gjøres bedre tilgjengelig og gis høyere kvalitet gjennom sikring (avtale eller erverv).

Gang/-sykkelveien langs Fv 117 planlegges fullført og vil i tillegg til å betjene lokalbefolkningen også fungere som en attraktiv turvei langs sjøen (inngår i Onsøystien og Nordsjø-ruten).

Øvrige trafikale forhold (parkering og trafikksikkerhet med mer) utredes som et eget deltema i KU.

Verdi

Tilgjengelighet til friområder langs Oslofjorden er et viktig nasjonalt mål, og Hankø er et viktig nasjonalt område for seilspportinteresserte. Tilgjengelighet i dette området vurderes å være av middels/stor verdi.



Omfang

Det planlegges nytt seilspportanlegg på Hankø Marina, og det legges til rette for etablering av sammenhengende gang/-sykkelvei langs Fv 117. Denne vil gjøre det enklere og tryggere å forflytte seg internt i planområdet samt mot Slevik (skole) og Fredrikstad når også videreføring til Slevik blir fullført (ikke planlagt ennå). G/s- veien vil ta et minimalt areal av strandsonen. Sett under ett vil planen ha et litt positivt omfang for allmennhetens tilgjengelighet til strandsonen.

Konsekvens

Samlet sett vil planen ha en litt positiv konsekvens for allmennhetens tilgjengelighet til uteområder og gang/-sykkelveinett i forhold til dagens situasjon.

10.9 Kriminalitetsforebygging

Utdrag fra planprogrammet

”Småbåthavner er og har vært utsatt for kriminalitet i form av tyveri av båter og utstyr. Dette løses lokalt i form av vakthold og/eller stengsler. Det er viktig at tiltak ikke er til hinder for allmennhetens ferdsel i strandsonen eller at f.eks. belysning ikke er til sjenanse for omgivelsene. Konsekvenser og avbøtende tiltak utredes.”

Datagrunnlag og metode

Det utredes hvorvidt planen medfører vesentlige fysiske eller sosiale endringer som direkte vil gjøre det lettere/vanskeligere eller fristende/mindre fristende å utøve kriminalitet. Med kriminalitet forstås her først og fremst tyveri av båter/båtmotorer eller hærverk. Videre skal konsekvensene (for allmennheten) av eventuelle kriminalitetsforebyggende tiltak utredes.

Temaet vurderes på bakgrunn av lokalkunnskap om området.

Dagens situasjon

Vikaneområdet er i liten grad belastet når det gjelder kriminalitet. Det oppleves noen episoder med tyveri av båter/motorer fra tid til annen, men marinaer og bryggeanlegg i området ligger eksponert mot både fylkesveien og boliger. Tyveriraid som man kan oppleve i småbåtanlegg med mer avsidesliggende beliggenhet forekommer derfor sjelden i dette området.

Dagens flytebryggeanlegg på Hankø Marina (Furuøy) er avlåst. I tillegg er selve marinaområdet sikret med bom og lyskastere. Anlegget til Hankø Yachtclub ligger på selve Hankø og er således kun utsatt for tyveriraid fra sjøen. Her ligger det imidlertid få båter utenom arrangementer. Brygga på Andersenslippen er uten stengsler.



Figur 38. Eksisterende bryggeanlegg på Andersenslippen.

Det er et stort antall private bryggeanlegg i området som ikke har noen form for stengsler. Bryggene er til gjengjeld lett synlige fra fylkesveien og nærliggende bebyggelse.

Tiltaket

Ved utvidelse av bryggeanleggene på Hankøsund Slipp, Hankø Marina og Hankø Yachtclub vil nødvendige kriminalitetsforebyggende tiltak bli videreført av eierne. Det er for tidlig å si akkurat hvilke tiltak som vil bli implementert hvor, men aktuelle tiltak kan være:

- Vakthold
- Lyskastere med sensor (forutsetter også godt skjulte koblingsbokser og sikringsskap).
- Fysiske stengsler i form av låsbar port på landgangene til bryggeanleggene.
- Videoovervåkning

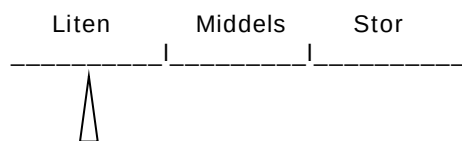


Figur 39. Låsbar port til bryggeanlegget ved Hankø Marina.

I planen legges det hovedsakelig opp til forlengelser av eksisterende flytebrygger. Nye brygger vil primært anlegges i området sør for Furuøy, i umiddelbar nærhet til flere boliger langs Vikaneveien. Det blir ingen nye bryggeanlegg i ueksperte områder.

Verdi

Kriminalitetsforebygging har generelt liten verdi i området.



Omfang

Den vesentligste endringen som følge av plan, sammenlignet med dagens situasjon, er at det etableres ca. 360 nye båtplasser. Samtidig fjernes ca. 70 bøyer i Hankøsundet. En økning i antallet båtplasser/båter vil ikke automatisk gjøre området mer utsatt for kriminalitet, særlig ikke når båtplassene, som her, fordeles på en rekke bryggeanlegg. Planen innebærer ingen fysiske eller sosiale endringer av et omfang som vil gjøre det verken mer fristende eller lettere å utøve kriminalitet.

Kriminalitetsforebyggende tiltak vil hovedsakelig være låsbare porter på nye bryggeanlegg og vakthold. Bruk av lyskastere og videoovervåking vil også kunne være aktuelt ved de store anleggene. Samlet sett vil omfanget bli tilnærmet ubetydelig sammenlignet med dagens situasjon, og de vil ikke være til hinder for allmennhetens ferdsel i strandsonen.

Opprusting av stedet som et seilспортsted vil kunne gi et økt tilbud til barn og unge, som på lik linje med alle idretts- og fritidstilbud anses som kriminalitetsforebyggende.

Konsekvens

Planen vurderes å ha ubetydelig til litt positiv konsekvens for kriminalitetsutøvelsen.

Avbøtende tiltak

Det anbefales at dersom lyskastere tenkes benyttet i forbindelse med vakthold i marinaanlegg, så bør disse ikke være permanent lyssatt, men aktivert kun gjennom bevegelsessensor – dette for ikke å bidra til lysforurensing, blende båtførere eller være til sjenanse for bolig- og hyttebebyggelsen i området.

Oppfølging

Oppføring av videoovervåkningsutstyr krever søknad til Datatilsynet, som i tur skal legge allmennhetenes interesser til grunn for sitt vedtak.

10.10 Beredskap og ulykkesrisiko/samfunnssikkerhet

Risiko og sårbarhetsanalyse

Analysen er gjennomført med egen sjekkliste basert på rundskriv fra DSB. Utredningstemaet ”Havnivåstigning” inngår i risiko- og sårbarhetsanalysen nedenfor.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming med mer, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (hhv. konsekvenser for og konsekvenser av planen). Temaer som er med i sjekklisten, men ikke er til stede i planområdet, eller planen er kvittert ut i kolonnen ”Aktuelt?”.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er inndelt i følgende kategorier:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig til stede.
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse.
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig).
- Lite sannsynlig (1) – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold, men det er en teoretisk sjanse for at den kan inntreffe.

Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser er inndelt i følgende kategorier:

- Ubetydelig: Ingen person-, miljø-, eller materielle skader.
- Mindre alvorlig.
- Alvorlig.
- Svært alvorlig.

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 5.

Tabell 5. Samlet risikovurdering.

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

- Hendelser i røde felt: Tiltak er nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i fht. nytte.
- Hendelser i grønne felt: Lite kostnadskrevende tiltak gjennomføres.

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt, eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Uønskede hendelser, konsekvenser og tiltak.

Tabell 6: Bruttoliste mulige uønskede hendelser

Hendelse / situasjon	Aktuelt?	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar / tiltak	Endring av risiko som følge av planen
Natur- og miljøforhold						
Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan tiltakene medføre hendelser for:						
1. Masseras/skred	Ja	2	2		I forbindelse med utfylling i sjø/etablering av fjellhall.	Økt risiko Graving og sprengning i grunnen kan føre til skred.
2. Snø/isras	Nei					
3. Flomras	Nei					
4. Elveflom	Nei					
5. Tidevannsflom	Ja	3	1		Få skader/ingen personskader.	Ingen
6. Havnivåstigning	Ja	4	1		Svært lang tidshorisont.	Ingen endring med det første. I fremtiden vil det kunne oppstå skader som følge av havnivåstigning

<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>						
7. Vindutsatt	Ja	4	2		Området Gullikskjær-Kællen (spesielt Mølen)	Nye utsatte konstruksjoner er brygger og G/S
8. Nedbørutsatt	Nei					
<i>Natur- og kulturområder:</i>						
9. Sårbar flora	Ja	4	1		Ålegressenger – berøres ikke av tiltakene.	Ingen
10. Sårbar fauna/fisk. Skader på bestander eller biotoper	Ja	4	1		Hekkeområde for ravn. Berøres ikke av tiltakene.	Ingen
11. Verneområder	Nei					
12. Vassdragsområder	Nei					
13. Fornminner (fredet)	Nei					
14. Kulturminne/-miljø Skade på objekt, eller miljø	Ja	4	1		Tiltakene berører en SEFRAK-registrert bygning. Ved Gullikskjær står en gammel sjøbod.	Økt risiko Ved Gullikskjær vil det bli en estetisk negativ konsekvens. Fjernvirkningen vil ikke bli den samme
Menneskeskapte forhold						
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltakene medføre risiko for uønskede hendelser:</i>						
15. Vei, bru, knutepunkt	Ja	3	1		Økt trafikk i høysesongen.	Økt risiko Det kan medføre mindre effektiv avvikling
16. Havn, kaianlegg	Ja	2	1		Økt båttrafikk kan periodevis gi manøvrerings problemer for ferge.	Økt risiko Hankøfergen kan i perioder bli forstyrret/ forsinket
17. Sykehus/-hjem, kirke	Nei					
18. Brann/politi/sivilforsvar	Nei					
19. Kraftforsyning	Nei					
20. Vannforsyning	Nei					
21. Forsvarsområde	Nei					

22. Tilfluktsrom	Nei					
23. Områder for idrett/lek	Nei					
24. Park; rekreasjons-områder	Nei					
25. Vannområder for friluftsliv	Ja	4	1		Noe inn-skrenking av led v/brygge-utvidelse. Kompenseres ved opprydding av moringsbøyer	Ingen
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>						
26. Akutt forurensning	Nei					
27. Permanent forurensning	Nei					
28. Støv og støy; industri	Nei					
29. Støv og støy; trafikk	Ja	3	1		Trafikk på Fv117, båttrafikk. Sesongbetont	Økt risiko
30. Støy; andre kilder	Nei					
31. Forurenset grunn	Ja	2	2		Forurenset grunn har vært påvist i båttopplags-områder. Eksponeres ved evt tiltak.	Økt risiko Eksposering for skadelig forurensning, eller tilførsel av forurensning til ulike miljø.
32. Forurensning i sjø	Ja	3	2		Forurensede sedimenter er vanlig ved marinaanlegg. Eksponeres ved evt vedlike-holdsmudring.	Økt risiko
33. Høyspentlinje (stråling)	Nei					
34. Risikofylt industri	Nei					
35. Avfallsbehandling	Nei					
36. Oljekatastrofeområde	Nei					
<i>Medfører planen/tiltaket:</i>						
37. Fare for akutt forurensning	Nei					
38. Støy og støv fra trafikk	Ja	3	1		Økt trafikk i høysesongen kan gi noe	Økt risiko

					mer trafikkstøy (også båttrafikk). Anleggsstøy ved masseutfylling og etablering av fjellhall.	
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei					
40. Forurensning i sjø	Nei					
41. Risikofylt industri	Nei					
<i>Transport. Er det risiko for:</i>						
42. Ulykke med farlig gods	Nei					
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei					
<i>Trafikksikkerhet</i>						
44. Ulykke ved av-/påkørsler	Ja	2	2			Økt fare pga flere adkomster
45. Ulykke med gående/syklende	Ja	2	3			Flere gående og syklende i området pga ny g-/s-veg, samtidig som det oppfattes som sikrere
46. Ulykke ved anleggs-gjennomføring	Nei					
47. Andre ulykkespunkter	Nei					
<i>Andre forhold</i>						
48. Sabotasje og terrorhandlinger	Nei					
- er tiltakene i seg selv et sabotasje/terrormål	Nei					
- er det potensielle sabotasje/terrormål i nærhet	Nei					
49. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand med mer.	Nei					
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)	Ja	1	4		Onsøyknipen, naturlig fjellvegg – teoretisk sjanse for fallulykker.	Ingen
51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.	Nei					

52. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Nei					
---	-----	--	--	--	--	--

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak, jfr. tabell 6. Det er ikke angitt slike hendelser/situasjoner. Nærmere angitte hendelser kommenteres nærmere nedenfor.

Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører risiko av betydning (nummerering i fht nummerering i skjemaet ovenfor):

1. Det er kjent at det kan være ustabil sjøgrunn ved Furuøy og ved Mølen. Det er en potensiell fare for utglidning av sjøbunn ved utfylling i sjø. Ved tidligere etablering av stor P-plass mellom Furuøy og Vikaneveien ble dette løst vha spesielle tiltak som viste seg vellykket. Tilsvarende utfyllinger i samme område anses som gjennomførbare, men vil kreve særskilt geoteknisk vurdering og prosjektering. Krav om dette er tatt inn i reguleringsbestemmelsenes § 2.12 som en påminnelse, siden det ikke er utredet på reguleringsnivå. Forholdet dekkes uansett av krav i TEK 10. Steinsprang/skred kan forekomme i forbindelse med anlegg av fjellhall (PA). Nødvendige undersøkelser og sikkerhetstiltak ivaretas ved detaljprosjektering og gjennomføring av tiltakene i hht krav i TEK 10 og er i tillegg tatt inn i reguleringsbestemmelsenes § 2.12 som en påminnelse.
5. Tidevannsflom forekommer periodisk. Ved slike episoder er grad av bølgeeksponering avgjørende for skadeomfang. Med unntak av Mølen, som er eksponert ved sørvestlig vind, ligger hele Hankøundet svært skjermet for bølgeeksponering. Tidevannsflom representerer ingen risiko for bolighus.
6. Havnivåstigningen er en faktor som kan spille inn i et svært langt tidsperspektiv. I flg. rapporten "Havnivåstigning – estimer av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner" (DSB 2009) er havnivåstigningen i Fredrikstadorrådet beregnet til 12 cm i 2050 (år 2050 relativt år 2000). I samme perioden er landhevingen beregnet til 19 cm. I år 2100 (år 2100 relativt år 2000) er havnivåstigningen beregnet til 52 cm, mens landhevingen er beregnet til 38 cm. Tiltakene det planlegges for vil i svært liten grad bli påvirket av havnivåstigningen.
7. Området rundt Mølen er eksponert for fremherskende vindretninger. Det er viktig at gang-/sykkelvei og bryggeanlegg dimensjoneres med tanke på bølgeeksponering.
9. Registrerte ålegressenger berøres ikke av tiltakene men er med i analysen fordi to lokaliteter ligger innenfor planområdet.
10. Hekkeområdet for ravn i Onsøyknipen berøres ikke av tiltakene, men er med i analysen fordi lokaliteten ligger innenfor planområdet.
14. Den SEFRAK-registrerte sjøboden på Gullikskjær berøres ikke direkte av tiltakene, men det bygges ut nye brygger tett inntil skjæret. Opplevelsen av skjæret med sjøboden som et frittliggende landskapselement i sundet vil bli noe forringet.
15. Planlagte tiltak vil medføre økt trafikk – spesielt om sommeren. Gjennomsnittlig trafikk året gjennom vil øke fra ÅDT 1400 til 1615, og i sommerukene fra ÅDT 3500

til 4038 – dvs en relativ marginal trafikkøkning. Utenom sommerukene vil trafikkøkningen være lavere enn ÅDT 215. Samtidig legger planen opp til nye strekninger med gang-/sykkelvei og fortau, bedre avkjørselsforhold og kollektivholdeplasser. Mangel på sammenhengende gang-/sykkelvei til skole er et lokalt savn, men mertrafikken blir mest merkbar i skolens ferie. Forutsatt at planlagte strekninger av gang-/sykkelvei og fortau etableres, er planens konsekvens for trafikale konsekvenser samlet sett vurdert til å bli litt positive.

16. Økt båttrafikk som følge av flere båtplasser i Hankøundet vil generelt medføre noe tettere trafikk av småbåter – også i leia der ferga går mellom Furuøy og Hankø og ved fergeleiene. Ulempen vil være marginal og innebære knapt merkbare forsinkelser, men jo tettere trafikken blir, jo mer årvåkenhet kreves det av fergeskipper. Ingen avbøtende tiltak anses aktuelle.
25. Utvidelsene ved Hankø marina (S4), Andersenslippen (S14) og Hankøsund slipp (S17) fører til en reduksjon i det frie vannspeilet i sundet. Det forutsettes imidlertid at det ryddes opp i utplasserte moringsbøyer og at dette dermed kompenserer noe.
29. Planområdet berøres av støy fra trafikken på Fv 117 og fra båttrafikk. Merbelastningen knyttet til planlagte tiltak vurderes å være ubetydelig og svært sesongbetont. Stadig flere båtmotorer blir støysvake – noe som vil gi utslag for mange som over tid kjøper nye utenbordsmotorer på eldre båter.
31. Det er andre steder i landet påvist at det kan være forurenset grunn i områder med båttopplag. Ved tiltak i slike områder settes krav om prøvetaking av masser og deponering av evt forurensete masser på godkjent mottak.
32. Det er ofte forhøyede verdier av tungmetaller i sjøbunnen rundt opptaksområdene i marinaanlegg. Ved evt vedlikeholdsmudring i slike områder settes krav om prøvetaking og deponering av evt forurensete muddermasser i godkjent mottak.
38. Se kommentar til hendelse 29 over som er nesten identisk hendelse. Støv anses ikke som problem, men midlertidig anleggsstøy fra etablering av fjellhall må sørges for å være innenfor gjeldende støynorm.
39. Økt antall båtplasser og flere seilspportarrangementer kan periodevis medføre mer trafikkstøy og støy fra båtbruk enn det som følger av dagens situasjon. Det vil også være en midlertidig støybelastning i forbindelse med anleggsarbeid for etablering av tiltakene. Det gis bestemmelser for å redusere konsekvensene.
44. Flere adkomster/avkjørsler medfører isolert sett økt trafikkfare, men samtidig viser planen nye og bedre avkjørsler på steder der det er mange trafikkbevegelser som ved Furuøy (fra S4, N3 og SM) og Andersenslippen (fra S14, I3 og FR3). Samlet vurderes ulykkesrisikoen ved avkjørsler å være uendret.
45. Hele hendelsen blir litt teoretisk siden det anses som et sikkerhetsproblem at det tilrettelegges for myke trafikanter slik at disse øker i antall. Dermed vil antall konflikter øke der avkjørsler krysser gangvei eller fortau. Hendelsen gir kun mening dersom slike krysningspunkter vurderes isolert i forhold til et bedret gangveisystem generelt. Planen har forsøkt å minimere konflikten ved å anviser avkjørsler der det er gode siktforhold.

50. Onsøyknipen har flere stup og overheng. Det er en teoretisk sjanse for fallulykker. Forholdet har ingen sammenheng med de tiltakene det planlegges for, men temaet er tatt med, fordi deler av formasjonen inngår i planområdet.

Tabell 7. Oppsummering.

Konsekvens: Sannsynlighet	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig	6,9,10,14,25,50	7		
3. Sannsynlig	5,15,29,38	32,45		
2. Mindre sannsynlig	16	1,31,44		
1. Lite sannsynlig				

Tallene som er uthevet representerer tema som endres pga. planen

10.11 Barn og unges oppvekstvilkår

Fra planprogrammet

”Forholdet til ”Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen” kreves vurdert i alle plansaker. Dette gjelder spesielt hvis området som planlegges i utgangspunktet er regulert til noen form for lek eller opphold eller benyttes av barn og unge i dag. Det ligger ingen tradisjonelle lekeplasser innenfor planområdet, men strandsonen og småbåtvirksomhet (bl.a. seiling) vil kunne være viktig for barn og unge og temaet utredes.”

Datagrunnlag og metode

Tiltakene er vurdert ut fra lokalkunnskap om området, innspill fra kommunens barnerepresentant, samt kart og bilder fra området.

Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer Miljøverndepartementets *Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge* og *Plan- og bygningsloven*.

Situasjon

Det er ingen opparbeidede lekeplasser i området i dag. Boligene består av eneboliger på romslige tomter og behovet for lekearealer ivaretas på egen grunn. I tillegg bruker barna tilliggende områder til naturbasert lek. Barn og unge i et slikt område får et nært forhold til båtbruk og sjøbaserte aktiviteter, siden de har gode muligheter for å bruke sjøen på fritiden. Noen deltar også i lokalt organiserte aktiviteter i regi av seilforeningen. Andersenslippen og Theastranda er populære som badeplasser. Manglende sammenheng i G/S-veisystemet internt i planområdet og eksternt mot Slevik er et savn.

Tiltaket

Bedre tilgjengelighet til og kvalitet på friområder, opprustning av seilspanlegget og sammenhengende gang- og sykkelvei er tiltak som vil bedre oppvekstmiljøet for barn og unge.

Utbyggingen av seilsportsenteret med blant annet bedre fasiliteter for jolleseiling, vil gi mulighet til økt rekruttering til seilporten. Gjennom økt aktivitet vil Andersenslippen bli styrket som samlingssted for barn og unge.

Andersenslippen, nordre del av Furuøy og Theastranda videreføres som friområder.



Figur 40. Friområdet og badeplassen på Theastranda: Områdene langs vannet skal bli lettere tilgjengelige for folk. Bryggen opprettholdes, men forlenges. Båtplassene flyttes noe utover slik at strandområdet blir mer åpent. Eksisterende lagerbygg skal i størst mulig grad søkes bevart.



Figur 41. Nordre del av Furuøy reguleres til friområde. Den lille stranda (bak odden på bildet) og stisystemet opparbeides, og gir bedre muligheter for opphold og bading.



Figur 42. Friområdet og stranda på Andersenslippen: Den offentlige badestranda videreføres i planen.



Figur 43. I dag finnes det gang- og sykkelvei på enkelte strekninger av Fv117 (Vikaneveien). Opparbeidelse av sammenhengende gang- og sykkelvei vil bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter i området, også for barn og unge. Tiltaket vil også øke tilgjengeligheten til havna og vannet.

Sør i planområdet finnes et område som ønskes regulert til vannsport.

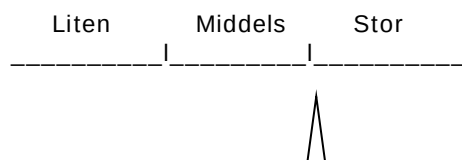
Økt parkeringsareal vil generere mer aktivitet. Støy, både lyd og det visuelle, vil øke.

Tilgjengeligheten til andre naturområder vil ikke bli berørt.

Verdi

Verdier berørt av tiltaket:

- Friområdene på Andersenslippen, Furuøy og Theastranda
- Seilsportanleggene
- Fv 117 (Vikaneveien) og gang- og sykkelveien langs denne



Forholdene for barn og unge vurderes til å være av middels verdi.

Omfang

Friområdene på Andersenslippen, Furuøy og Theastranda.

Øker tilgjengeligheten til vannet og sjøfronten, samt mulighetene for sjøbaserte aktiviteter.

Bevarer eksisterende friområder, noe som gir mulighetene for friluftsliv i sjønære områder.

Seilsportanleggene

Økt tilgjengelighet til vannet og sjøfronten. Kan gi større rekruttering til seilsporten, og gi barn og unge et samlingssted.

F 117 og gang- og sykkelveien langs denne.

Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter langs fylkesveien, deriblant barn og unge, samtidig som det blir flere avkjøringer å forholde seg til.

Økt tilgjengelighet til vannet og sjøfronten.

Samlet omfang for tiltaket: Middels positivt

Konsekvens

- Opprusting av friområdene på Andersenslippen, Furuøy og Theastranda vil være et positivt tilskudd innenfor planområdet.
- Seilsportanleggene vil ha positiv innvirkning på området.
- Fv 117 (Vikaneveien) og gang- og sykkelveien langs denne vil ha positiv konsekvens i området.

Tiltakene vil føre til et større tilbud og bedre rekruttering av barn og unge til seilspporten. Bedre tilgangen til sjøfronten og vannet, samt trafiksikkerheten i området gjennom sammenhengende gang- og sykkelvei. Tiltaket vil få noe negativ konsekvens i form av økt trafikk. Samlet sett vurderes tiltaket å ha middels positiv konsekvens for barn og unges oppvekstvilkår.

Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er aktuelle.

10.12 Arkitektonisk utforming

Fra planprogrammet

”Utformingen av ny bygningsmasse, nye anlegg og de interne utearealene i tilknytning til disse utredes/vurderes. Målet må være at planen sikrer gode kvaliteter/uttrykk i arkitektur/landskapsarkitektur gjennom god stedstilpassing, forming, gode materialvalg og funksjonelle løsninger, og at dette er kvaliteter som varer over tid. Herunder begrenset bruk av reklameeffekter og lys og påvirkning fra dette på kystlandskapet. All utforming av bygninger og omgivelser (uteområder og andre anlegg) skal skje på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker på en likestilt måte, i så stor utstrekning som mulig (universell utforming).”

Datagrunnlag og metode

Tiltakene vurderes med bakgrunn i lokalkunnskap om området.

Følgende dokumentasjon/registreringer ligger til grunn for temautredningen:

- Lokalsamfunnsrapporten ”Slevik med nærområdene Øyenkilen og Vikane”
- Plan- og bygningsloven
- Rapporten ”Mulighetsstudie for utvikling av Hankøundet”
- Håndbok 140, Konsekvensanalyser. Statens vegvesen (2006)

Overordnede planer og mål

Overordnede planer og målsettinger som har betydning for denne temautredningen inkluderer Miljøverndepartementets Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet (RPR-O), Østfold mot 2050, Kystsoneplan for Østfold. I følge ”Østfold mot 2050” skal all utbygging underordnes det helhetlige landskapsbildet. Planene er mer detaljert beskrevet i planbeskrivelsen.

Situasjon

Bildene under viser typiske eksempler fra bygningsmiljøet. Eldre bygninger er blandet med nyere. Bygningene gjenspeiler ulike tidsepoker.

I Stellaugsbukta er gammelt bygningsmiljø, med småbåthavner og pæle-/flytebygger, blandet med nyere bygg. Her er både eldre og restaurerte trebrygger. Området ved Hankøund slipp består av gammel slipp, flytebrygger/pælebrygger og bebyggelse. Ved Andersenslippen utgjør eksisterende bebyggelse og bryggeanlegg et bygningsmiljø som bør ivaretas. I Østre Vikane er det et ganske enhetlig bygningsmiljø, med mange gamle bygg og en bevaringsverdig slipp.



Figur 44. I Stellaugsbukta er gammel arkitektur blandet med nyere arkitektur.



Figur 45. Østre Vikane med Andersenslippen i venstre halvdel av bildet.

I hele planområdet er bygningsmiljøet dominert av gamle bygg, brygger og slipper som gir preg av et historisk miljø. Samtidig er dette miljøet blandet opp med noe bebyggelse av nyere dato (etter 1945), uten at overnevnte hovedpreg forsvinner.

I planforslaget er de miljøene som det er viktigst å ivareta merket som hensynssoner. Samtidig er det et generelt krav i reguleringsbestemmelsene for alle byggeområder om å ta hensyn til estetiske krav – til bygget i seg selv, til omgivelsene og til stedlig byggeskikk. Dette vil i større grad enn i dag sikre bevaring og videreutvikling av stedets arkitektoniske kvaliteter, siden slike bestemmelser mangler for store deler av planområdet i dag.



Figur 46. Restaurert bygningsmiljø på Hankøund slipp.

I Vestre Vikane er det enkelte eldre bygg. Flere er SEFRAK-registrerte, bl.a. en gammel sveitserbolig. Her er også et karakteristisk bygningsmiljø rundt dagligvarebutikken. Sjøboden på Gullikskjær er også registret i SEFRAK. På Furuøy står, i tillegg til annen bebyggelse, en gammel tømmervilla (Pay-villaen) som er i svært dårlig forfatning og som vanskelig kan bevares.

I gjeldende reguleringsplan er deler av Østre Vikane regulert til bevaringsverdig bygnings- og anleggsmiljø.

Tiltaket

I "Kystsoneplan for Østfold" er Hankøundet nevnt som et aktuelt satsingsområde innen reiseliv. Den sier at "deler av anleggene kan ligge i strandsonen, under forutsetning av at de innpasses i kystlandskapet." I tillegg sier den at det skal legges til rette for seilsport og maritim turisme.

Ved Andreassenslippen vurderes restaurering av sjøboder, samt oppføring av én ny sjøbod. Det legges til rette for en svært begrenset utvidelse av eksisterende flytebryggeanlegg. På Hankø Yachtclub tenkes bryggen vest for fergeleiet utvidet. Bygningen øst for fergeleiet forutsettes sanert og erstattet av ny bebyggelse. Det foreslås utbygging med nye sjøboder/redskapsboder/utleieenheter langs vannet på østsiden av eksisterende bygningsmasse ved Hankøund slipp. Ved restaurering av sjøbodene skal opprinnelig arkitektonisk uttrykk videreføres.

På Furuøy er det planlagt seilспорт-/marinaanlegg. Seilforeningen og Hankø Marina skal samarbeide om bruken (innenfor området MS). Her er tiltenkt kran og ramper for utsetting, båtøptak og område for rengjøring. Det planlegges også et stort to etasjes parkeringshus. Som fasadebebyggelse i front av dette er det planlagt sjøboder/redskapsboder, og sjøboder som kan utnyttes til forskjellig sjø- og båtbasert næringsvirksomhet. Pay-villaen samt annen bygningsmasse er planlagt revet.



Figur 47. Mulig utforming av parkeringshus. Selve p-huset "kles" med bygninger som oppføres i et tradisjonelt arkitektonisk uttrykk (Illustrasjon Bjar Arkitekter AS).

Det er i planens bestemmelser åpnet for at bryggeanlegget i tilstøtende havneanlegg S7 i syd alternativt kan arrangeres slik at de gis landfeste på Furuøy.

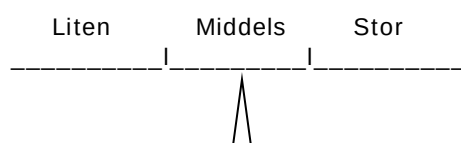
I Onsøyknipen legges det til rette for fjellhall for parkering og båtopplag. Hovedadkomsten legges på vestsiden av Onsøyknipen.

Verdi

Kombinasjonen landskap og bebyggelse er svært idyllisk. Det arkitektoniske uttrykket innen planområdet er varierende. Bebyggelsen varierer mellom historisk interessante hus og nyere hus med begrenset særpreg. Sveitserhusbebyggelsen avspeiler en karakteristisk epoke i områdets historie. Bebyggelsen holder seg under horisontlinja.

Miljøet inneholder bygninger med arkitektoniske kvaliteter som er representative for småskalasteder langs kysten av Sør-Norge.

Den arkitektoniske utformingen innenfor planområdet vurderes, sett under ett, å være av middels verdi.



Omfang

P-hus og servicebygg på Furuøy er tenkt bygget i ulike nivå. P-huset er planlagt med to etasjer, og servicebyggene er tenkt bygget med variasjon mellom en og tre etasjer. Planlagt bebyggelse blir stort i omfang, men er tiltenkt et tradisjonelt maritimt utseende.

Forlengelse av eksisterende flytebryggeanlegg vurderes til ikke å ha negative konsekvenser i forhold til det arkitektoniske uttrykket, så lenge det nye forholder seg til det eksisterende anlegget og landskapet.

Utbygging av brygger i området rundt sjøboden på Gullikskjær gjør at den ikke lenger vil oppleves som så tydelig i sundet.

Planens bruk av hensynssoner for bevaring av byggeskikk og generell vektlegging av arkitektoniske kvaliteter vil ha en positiv effekt sammenlignet med dagens mangel på dette for store deler av planområdet.

I forhold til tema arkitektur vurderes samlet omfang for tiltaket fra nøytralt til lite positivt.

Konsekvens

Samlet sett vurderes tiltaket å ha fra ubetydelig til liten positiv konsekvens for den arkitektoniske utformingen.

10.13 Levekår

Det ble gjennomført en levekårsundersøkelse i Fredrikstad i 2012 der kommunen ble inndelt i ulike soner som ble sammenlignet med hverandre ut fra en rekke sosio-/økonomiske kriterier og deretter rangert fra 1 (best) til 40 (dårligst). Bese område fikk samlekarakteren 7,1, mens dårligste fikk 36,4. Hankøundet fikk som del av området Sørbygda karakteren 11,0 – mao en ganske høy score på levekår.

Sterkt forkortet er området preget av familier med selveide eneboliger, lav utflytting, lite bruk av sosialhjelp og ulike stønader, liten arbeidsledighet, lav gjeld, gjennomsnittlig inntekt, få personer med lav inntekt, høy levealder, få uføre, få aleneboende, gjennomsnittlig utdanningsnivå, få innvandrere og gjennomsnittlig barneandel.

Etablering av flere og bedre friområder, flere arbeidsplasser (ikke mange), økt aktivitetstilbud og fullføring av gangvei/fortau innenfor planområdet antas å veie tyngre som positive tiltak enn trafikkøkning som en negativ konsekvens.

Konsekvens

Tiltaket forventes ikke i målbar grad å påvirke folks levekår eller leveårenes fordeling i befolkningen. Konsekvensen vurderes derfor som ubetydelig.

10.14 Konsekvenser for bebyggelse og eiendom (ekskl forslagstillernes eiendommer)

Brygger på følgende eiendommer forutsettes sanert eller flyttet:

1. 85/165 (gr.eier Fredrikstad kommune). Brygga forutsettes flyttet til ny plass på 85/153 og utvidet. Avtale med privat eier av brygga er inngått. Øvrige rettigheter til båtplasser på 85/165 tildeles definert plass i område S5.
2. To små brygger på 85/163 skal erstattes av nye brygge på samme eiendom (samme som nevnt i pkt over).

3. Brygge på 84/1 må vike pga ny G/S langs Fv 117. Plassene erstattes av ny og større brygge på samme eiendom (havneområde S10 i planen).
4. Brygge på 85/73 må vike pga ny G/S langs Fv 117. Plassene erstattes av ny og større brygge på samme eiendom (havneområde S11 i planen).
5. Seks små brygger samt et bryggeanlegg med to sjøbuer på 85/33 (riktig matrikelnummer usikkert) må vike pga ny G/S langs Fv 117. Båtplasser og sjøbutomter er anvist ny plass i nye havneområder i planen (S12, SS11 og S13).
6. Eksisterende sjøbu på 66/82 forutsettes flyttet ca 4 m til siden og ca 2 m nærmere sjøen for å gi plass til ny adkomstvei (K12) til eksisterende småbåthavn som planlegges utvidet og for nytt turistanlegg samme sted.

Bebyggelse på følgende eiendommer forutsettes sanert eller flyttet:

1. Et mindre bygg er etter ønske fra eier forutsatt fjernet for å gi plass til ordinær bolig på område B2.
2. Deler av 85/28 på «Theastranda» forutsettes ervervet eller sikret ved avtale, slik at området kan sikres som friområde (område FR1 i planen). Slik var det også regulert tidligere uten at planen ble gjennomført. Ved revisjon juli 2017 er imidlertid nordre del av stranda opprettholdt som næring etter eiers ønske, slik at en plangjennomføring bør kunne skje enklere. Ved revisjon av 18.09.2018 er bebyggelsen gitt vern ut fra kulturhistorisk verdi.

Følgende eiendommer må avgi grunn til ny gang-/sykkelvei/fortau/busslommer:

1. 85/58, 85/168, 85/167, 85/217, (5/24, 85/29, 85/203, 85/204, 85/9, 85/17, 84/1, 84/73, 85/33 (matrikel usikker), 85/6, 85/164, 85/126, 85/82, 77/3, 77/6, 77/7, 76/29, 76/48.

Eksisterende eiendommer får nye bestemmelser vedr u-grad, byggehøyde og krav til utforming.

Berørte private eiendommer er ikke varslet særskilt om planens konsekvenser. Dette anses som for ressurskrevende pga meget stort planområde og fordi planen likevel skal legges ut til offentlig ettersyn. Dersom berørte parter kommer med innspill som synes riktig å ta hensyn til, vil det være aktuelt å avholde to utleggelses til offentlig ettersyn og ikke bare én. Ved første utleggelse vil det derfor i praksis ikke være for sent å komme med merknader som kan endre planen.

10.15 Sammendrag av konsekvensutredningen

1 Forurensning

Forurensning er her i stor grad knyttet til transport (avgasser og støy) som vil øke på land og på sjø – spesielt i sommersesongen. Med økt aktivitetsnivå vil slik forurensning i utgangspunktet øke. Overgang fra totakts utenbordsmotorer til firetakts motorer har imidlertid motsatt effekt, fordi de støyer langt mindre og har vesentlig lavere utslipp ved lave hastigheter (som er tilfelle i Hankøundet med maks hastighet 5 knop). Utviklingen av nye biler med stadig mindre forbruk har samme effekt mht avgasser, men ikke like mye mht støy. Den samlede

effekt er vanskelig å fastslå, men i sum må det kunne antas at endring i grad av forurensing vil bli minimal.

Det er ikke kjent lokaliteter med forurenset grunn på land. Erfaringsmessig vet man imidlertid at grunnen kan være forurenset i områder som har fungert som båtoppplag i mange år – spesielt opptaks-/spyleplass dersom avrenning herfra ikke er ivaretatt på særskilt måte. Utviklingen går også her i mer miljøvennlig retning i form av mindre giftige eller giftfrie vaskemidler og bunnstoff.

Konsekvens vedr forurensing

Konsekvensen av tiltaket vurderes til å være litt negativ ut fra et føre-var-prinsipp.

Avbøtende tiltak

Med riktig håndtering av spillvann, farlig avfall og søppel kan dette organiseres på en mest mulig forsvarlig måte, slik at forurensing til luft, vann og grunn minimeres.

Følgende avbøtende tiltak foreslås:

- Etablering av vaskestasjoner med oppsamling av spillvann i marinaanlegg der det gjøres opptak og rengjøring av båter.
- Etablering av mottaksstasjon for farlig avfall i marinaanlegg.
- Effektiv og miljøbevisst søppelhåndtering

Følgende oppfølgingstiltak foreslås:

- Utarbeidelse av miljøoppfølgingsprogram i forbindelse med prosjektering av fjellhall som ivaretar støyproblematikk og utslipp til grunn/sjø/luft under anleggsfasen.
- Flere fartskontroller i forhold til båttrafikk (for å sikre at fartsbegrensningen på 5 knop overholdes, slik at støybelastningen også holdes nede).

2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger

Dagens situasjon

I følge Statens vegvesens vegkart ligger ÅDT på Fv. 117 like under 1400 (gj.snitt kjøretøy pr døgn i et år). Trafikken er imidlertid svært sesongpreget med ca dobbelt så mange bevegelser i 7 uker i høysesongen og under halvparten av ÅDT i de minst intensive ukene om vinteren.

Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t. Veien er generelt smal og svingete, og det er mye aktivitet langs veien med mange enkeltavkjørsler. Gang-og sykkelvei og fortau er bare delvis ferdigstilt gjennom planområdet, og er heller ikke etablert fra plangrensen østover mot Slevik skole.

Parkeringskapasiteten er god utenom høysesong, men da er det til gjengjeld betydelige kapasitetsproblemer pga p-behov for hytter, hotell (som dog ikke har høysesong om sommeren), småbåthavner, dagsbesøkende og små og store regattaer.

Avkjørselsforholdene er generelt akseptable. Unntaket er avkjøringen til Andersenslippen som har svært dårlige siktforhold samt de to boligene vest for denne. Også i svingen rundt Mølen er det noe vanskelige avkjørselsforhold.

Området er betjent med kollektivtransport med 19 avganger fra Vikane til byen på vanlige ukedager, 12 avganger på lørdager og 5 avganger på søndager.

Generelt må det over tid forventes noe økt belastning i området som en følge av den generelle økningen i antall båter og biler. Dette forsterker behovet i planen for å utbedre de dårligste avkjørselspunktene. Selv med økt aktivitet og trafikkmengde anses det at parkeringskapasiteten vil bli vesentlig bedret med planens forslag til nye eller utvidete parkeringsplasser/-anlegg.

Tiltaket

Hankøsundområdet skal utvikles som regionalt og nasjonalt fritidsaktivitetsområde med fokus på seilporten. Det er besluttet at dette skal gjøres ved å utvikle de tre havneanleggene Andersenslippen, Hankø Marina og Hankø Yachtclub, slik at de kan samvirke ved store seilsportsarrangementer. Det skal legges til rette både for fritidsbasert båtliv generelt og en forbedret avvikling av store regattaer spesielt.

Det er primært økningen i antall ordinære småbåtplasser som vil generere økt trafikk. Planen viser et meget lite omfang av planlagt ny bebyggelse utenom nytt seilportsanlegg med tilhørende p-hus på Furuøy. Annen planlagt bebyggelse utgjøres av to-tre boliger og et svært begrenset antall sjøboder til utleie.

Parkeringsplassen P1 ved Sarepta bedehus og rasteplass R helt sør i planområdet er nye og bringer 40 nye biloppstillingsplasser til området. Samtidig opphører eksisterende plass vis a vis innkjøringen til Hankø Marina med plass til om lag 50 biler. Denne er allerede delvis omregulert og fradelt til kommende boligformål.

Planen foreslår et p-hus som dels legges inn i terrenget på Furuøy og dels «bygges inn» bak en sammenstilling av sjøbuarkitektur. Avhengig av om "underjordisk sidefløy" i 1 etasje etableres eller ikke, vil anlegget ha hhv ca 140/220 nye p-plasser.

Det planlegges også en stor fjellhall under Onsøyknipen til kombinert parkering/båtopplag (sommer/vinter) samt båtserviceanlegg med teoretisk maksimal kapasitet til ca 1340 biler eller 600 båter i opplag. Vurdert regionalt vil dette kunne redusere konflikter andre steder, mens det rent lokalt (som denne planen omhandler) vurderes tiltaket og konsekvensene av dette å gi en negativ konsekvens. Dersom kun en mindre del av kapasiteten utnyttes, vil dette kunne ha en positiv effekt lokalt ved å lette presset på andre overfylte plasser i høysesong og ved store arrangementer.

Adkomsten til Hankø Marina, Andersenslippen og Hankøsund Slipp endres for å bedre siktforholdene, og dermed trafiksikkerheten, på disse punktene.

Det er planlagt sammenhengende gang-/sykkelvei gjennom hele planområdet. Stedvis er det foreslått fortau for å sikre en mest mulig skånsom framføring i forhold til private eiendommer.

Omfang

Trafikk

I dag er det ca 750 båtplasser innenfor planområdet som planlegges utvidet med ca 360 nye. I tillegg tenkes det å rydde opp i ca 70 moringer, slik at netto tilvekst blir ca 300. Med 0,35 p-plasser pr. båtplass fordrer dette ca 105 nye p-plasser. Med 3 trafikkbevegelser pr. båt i snitt pr. mnd gir dette en økning i ÅDT på 30 – mao en ubetydelig økning i ÅDT, men med en konsentrasjon i perioden juni – august vurderes den som litt negativ.

Den største synlige endringen vil skje i området ved Furuøy der nye tiltak samlet vil kunne gi en økning på 80 ÅDT (ekskl. båthavn og seilforeningens virksomheter).

Omfanget i forhold til økning av trafikkmengden som følger av dette vurderes som middels negativt.

For fjellhallen er samlet trafikkbelastning stipulert til ÅDT 62. Tiltaket vurderes på denne bakgrunn til å være middels negativt i fht. trafikkøkning.

Bedret tilrettelegging for store regattaer er beregnet å gi en økt ÅDT på 27 (forutsatt store regattaer med til sammen 14 dagers varighet). Denne trafikkøkningen er ubetydelig regnet på årsbasis, men fordi økningen kommer i en konsentrert arrangementsperiode vurderes omfanget som middels negativt.

ÅDT – fylkesvei 117 er i dag 1400. Samlet merbelastning ved maksimal utbygging er stipulert til ca ÅDT 250. Toppbelastningen i de mest brukte 6-8 sommerukene er i dag ca 3500. Økningen i samme periode vil da bli på ca 538. Tallene for de planlagte tiltakene er beheftet med stor grad av usikkerhet.

Parkering

Parkeringsbehovet følger trafikken og svinger med sesong og vær.

Som det framgår av tabell 3, vil antall parkeringsplasser øke med rundt 294 plasser eller 50% uten fjellhallen. Med fjellhallen øker antall parkeringsplasser med rundt 280 %. Omfanget vurderes som middels positivt (trafikk til/fra er vurdert under forrige punkt).

Trafikksikkerhet

Det mangler i dag gang-/sykkelvei eller fortau langs ca 1/3 av Fv. 117. Planen søker å endre på dette og viser sammenhengene gang-/sykkelvei eller fortau langs hele planstrekningen. Avkjøringene til Furuøy, Andersenslippen og Hankøsund Slipp foreslås flyttet/utbedret for å bedre frisikten langs Fv. 117.

Det trafikksikkerhetsmessige omfanget vurderes som litt positivt.

Kollektivtrafikk

Det er i dag 6 holdeplasser/busstopp innenfor planområdet. Antall eller plassering endres ikke i planen. Omfanget vurderes derfor til intet omfang.

Framkommelighet

Ny adkomstvei til Hankøsund Slipp og fullføring av gang-/sykkelvei langs Fv. 117 vil bedre framkommeligheten. Samtidig kan økt trafikk generelt gi redusert framkommelighet på de dagene det er mest trafikk.

Omfanget vurderes til litt positivt.

Konsekvens

Ut fra verdibetraktninger og omfang, vurderes de enkelte undertemaene slik:

Trafikkmengder:	Middels negativ konsekvens
Parkering:	Middels positiv konsekvens
Trafikksikkerhet:	Liten til middels positiv konsekvens
Kollektivtrafikk:	Ubetydelig konsekvens
Framkommelighet:	Liten positiv konsekvens

Samlet sett vurderes de trafikale konsekvensene å bli litt positive.

3 Kulturminner og kulturmiljø

Merknader fra fylkeskonservator er imøtekommet i planarbeidet.

Norsk maritimt museum hadde ingen merknader til planen ut over å minne om meldeplikt ved påtreff av kulturminner i sjø.

Store deler av planområdet har bevaringsverdig bygnings-/anleggsmiljø som søkes bevart gjennom bruk av hensynssoner. Dette omfatter både tidligere registrerte miljøer/bygg og miljøer som er vurdert i planprosessen. Eksempler er bygningsmiljøet ved butikken i Vestre Vikane, bebyggelsen på Eriksholmen og sjøbua på Gullikskjær.

Verdi

I følge *Kulturminneplan for Østfold 2010 – 2022* er Hankøundet definert som et regionalt verdifullt kulturmiljø.

Store deler av planområdet har bevaringsverdig bygnings-/anleggsmiljø som søkes bevart gjennom bruk av hensynssoner. Gjenværende (spredte) sveitserhusbebyggelse avspeiler en karakteristisk epoke i områdets historie som bør bevares/følges opp i byggesaksbehandling av enkeltsaker.

Kulturmiljøet innenfor planområdet vurderes, sett under ett, å være av middels/stor verdi.

Omfang

Av nye tiltak som vil kunne få negativ konsekvens er bryggeanlegg rundt Gullikskjær som vil gjøre skjæret med tilhørende gammel sjøbod (SEFRAK-registrert) mindre fristilt enn i dag. Øvrige tiltak forutsettes å kunne tilpasses kulturverdiene på tilfredsstillende måte.

For øvrig sikres kulturmiljø og kulturminner i planen ved bruk av hensynssoner og bestemmelser.

Nye tiltak vil, samlet sett, være av lite/intet omfang. Samtidig vil planens hensynssoner med tilhørende bestemmelser gi et styrket vern av eksisterende kvaliteter.

Konsekvens

Planen får litt positiv konsekvens pga styrket vern vha hensynssoner, bestemmelser samt markering av SEFRAK-registrerte bygninger.

4 Naturens mangfold

Situasjon

Det er ikke lokaliteter i området som er vernet etter naturvernloven, men flere lokaliteter er registrert som prioriterte naturtyper i Naturbasen. Tre av disse ligger innenfor planområdet. Dette gjelder følgende lokaliteter:

- Sørøstre del av Onsøyknipen er hekkelokalitet for ravn.
- Nasjonalt/regionalt viktig forekomst av ålegresseng (Zostera marina – vanlig ålegras) med beliggenhet mellom Kællen, Hankøund Slipp og Andersenslippen.
- Nasjonalt/regionalt viktig forekomst av ålegresseng med beliggenhet i et belte langs land fra nordenden av Furuøy til området rett nord for Theastranda.

Hekkelokaliteten for ravn berøres ikke av tiltak i planen. På en skala fra ”svært viktig”, ”lokalt viktig”, og ”viktig” er begge ålegressområdene kategorisert som ”viktig”. Disse er spesielt sårbare for utfylling og mudring – noe som ikke planen forutsetter de aktuelle steder.

Ålegressamfunn kan bli påvirket av endring i lysforhold. Registreringen viser imidlertid at de finnes på steder der det har vært brygger over lang tid – noe som kan tyde på at de er lite ømfintlige for dette.

En rekke sjøfuglarter observeres i området: fiskemåke, svartbak, gråmåke, hettemåke (alle rødlistet – nær truet), makrellterne (rødlistet – sårbar) storskarv, tjeld, ærfugl og siland. Noen av disse hekker i området, bl.a. på Kællen. Det er flere mindre gruntvannsområder i sundet, men ingen større mudderflater som kan karakteriseres som spesielt viktige som trekk-, oppholds-, eller furasjeringsområder for sjøfugl og vadefugl.

Tiltaket

Hekkelokaliteten for ravn på Onsøyknipen og sjøfugl på Kællen berøres ikke av planlagte tiltak.

Etableringen av seilsportanlegg/marinaanlegg på Furuøy medfører utfylling i deler av bukta på sørsiden av Furuøy. Deler av bukta må også mudres for å gi tilstrekkelig dybde.

Framføring av gang-/sykkelvei forbi Mølen (søndre del av Onsøyknipen) og tiltak i området N7 fordrer utfylling i sjø og/eller fundamentering vha pælekonstruksjon.

Utvidelsen av bryggeanlegget på Andreassenslippen berører ikke ålegressenger eller andre hensynskrevende artsforekomster.

Gang- og sykkelveien legges langs eksisterende vei, på sjøsiden som i dag utgjøres av veiens steinfylling som med tiltaket vil bli forskøvet noe ut.

Generelt vil tiltakene som gjennomføres på land ikke ha betydning for naturens mangfold.

Verdi

Ålegressengene ved Kællen/Andersenslippen/Hankøsund slipp og nord for Furuøy er viktige for det biologiske mangfoldet.

I området rundt Furuøy og på vestsiden av Gullikskjær, samt i området utenfor adkomstsonen til fjellhallen er det ikke påvist spesielle ålegressamfunn, men flora og bløtbunnsfauna av normal art har tilhold her.

Samlet verdi for området vurderes til å være middels til stor.

Omfang

Ålegressamfunnet ved Andersenslippen og Hankøsund slipp går akkurat klar fra utvidelsen av bryggeanleggene. Utvidelsen berører ikke ålegressengene, og har dermed ingen konsekvens for disse lokalitetene.

Sør på Furuøy er det planlagt en større utfylling i sjø (det meste av området SM). Dette vil ødelegge for flora og fauna lokalt, men berører ingen registrerte sårbare områder. Effekten av utfylling pga utretting av veikurve ved adkomstsonen til fjellhallen er mer usikker pga større dybde.

Også langs resten av Hankøsundet der det er tenkt tiltak vil lokal flora og fauna bli noe påvirket, men dette er likevel i mindre omfang.

Samlet sett vurderes tiltakets omfang til å være litt negativt.

Konsekvens

Tiltaket medfører inngrep i viktige naturtyper, og bunnlevende samfunn i de berørte områdene går tapt, stedvis midlertidig, og stedvis for alltid. Tiltakene berører ikke lokaliteter som er

registrert som særlig viktige for biologisk mangfold, men berører øvrige grunne områder.

Konsekvensen av inngrepene vurderes til å være litt negativ.

5 Landskapsvirkning

Tiltaket

De tiltakene i planen som har konsekvens for landskapsbildet er primært følgende:

- utvidelse av bryggeanleggene på og ved Furuøy
- utvidelse av bryggeanleggene i Østre Vikane, Vestre Vikane og på Hankø
- etablere seilsportsanlegg på Furuøy (område SM)
- etablere parkeringshus og næringsbebyggelse på Furuøy
- innslag og porter til fjellhall og bryggeanlegg foran dette (i vest)
- sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Østre og Vestre Vikane

Verdi

Landskapskarakteren er vurdert til en samlet verdi: middels/stor.

Omfang

Arealet er eksponert og forholdsvis sårbart mot inngrep. Planforslaget innebærer bygging av serviceanlegg, parkering og utvidelse/forlengelse av småbåthavner i form av flytebrygger.

Planforslaget forankres med maritime elementer som allerede er i området. Dette er med på å skape sammenheng mellom land og sundet utenfor.

En forlengelse av bryggeanleggene vil påvirke forholdet mellom bygningsmiljøet på land og sundet utenfor. Det totale bildet vil ikke bare være bryggene, men også båtene som ligger der.

Utfylling i sjøen på Furuøy for opparbeidelse av seilспорт-/marinaanlegg (SM) vil være et fremmedelement fordi den bryter med naturlig linjeføring på stranda. SM er en videreføring av tidligere etablert parkeringsanlegg, og med sin funksjon som kran- og rampeområde tilknyttet en stor marinavirksomhet, virker den på mange måter logisk og selvforklarende.

Adkomstsonen til ny fjellhall (vestre inngang) vil bli forholdsvis stor og vil være et fremmedelement i landskapet. Åpningen er lite synlig fra fastlandet, men meget godt synlig fra Hankø siden og fra sjøen.

Ny gang- og sykkelvei blir liggende mot sjøen. Fundamentering med pæler i partiet rundt Mølen pga store dyp og dårlig grunn bør vurderes som alternativ til ordinær fylling. Landskapsmessig gjør dette liten forskjell, siden strekningen allerede har en markert fyllingskant mot sjøen som eventuelt bare skyves noe ut.

Samlet vurdering av tiltakets omfang for landskapet: Middels negativt omfang.

Konsekvens

Sundet har en stor verdi i landskapet og er et regionalt viktig område. Tiltakene medfører en reduksjon av landskapets verdi. Utvidelsen av småbåthavner fører til en reduksjon av fritt vannspeil i sundet. Utsikten fra land vil også forstyrres.

De negative konsekvensene er knyttet til utvidelse av småbåthavner, utfylling i sjø på Furuøy og ved adkomstsonen til fjellhall. Tiltaket omhandler imidlertid også maritime elementer (ny

bebyggelse og nye bryggeanlegg) som kan bidra positivt til opplevelsen og styrke stedsidentiteten dersom de utformes med kvalitet.

Samlet sett vurderes tiltaket til å ha middels negativ konsekvens for landskapet.

6 Friluftsliv

Dagens situasjon

I planområdet er det i dag kun ett eiet friområde - badestranden på Andersenslippen. Nordre del av Furuøy og Theastranda er regulert til friområde, men er aldri sikret ved kjøp eller avtale. Området på Furuøy er lite brukt (var mye brukt tidligere), men både Andersenslippen og Theastranda er mye brukt av lokalbefolkningen.

Båt- og sjøbasert friluftsliv dominerer området med utgangspunkt i marinaanleggene, private småbrygger og seilsporthallen på Andersenslippen. I høysesongen er det i tillegg stor trafikk av båter som ikke har "hjemmehavn" på stedet.

Tiltaket

Stranda på Andersenslippen videreføres som offentlig friområde. Nordre del av Furuøy reguleres til friområde. En samtidig sanering av bebyggelse forventes å føre til at denne delen av øya vil oppleves mindre privat og dertil mer tilgjengelig. Furuøy opprettholdes og forsterkes som utgangspunkt for dagsbesøkende til Hankø med økt parkeringskapasiteten.

Planen åpner for et betydelig antall nye båtplasser i området (ca. 300 stk). Dette vil gi flere anledning til båt- og sjøbasert friluftsliv med utgangspunkt i Vikane/Hankøsundet. Nye båtplasser er plassert slik at de ikke hindrer adkomst til egnede friluftsområder i strandsonen.

Theastranda videreføres som friområde ved å bli regulert til dette på nytt. Det legges til rette for at Theastranda kan erverves og rustes opp slik at strand og oppholdsarealer blir mer attraktive.

Utbyggingen av seilportsenteret vil gi større kapasitet i forhold til utøvelse av seilport.

Planen åpner for etablering av et svært begrenset overnattingstilbud i form av små utleieenheter ved Hankøslipp, på Hankø Marina og på Andreassenslippen. Det åpnes for ulike typer sjøbasert turisme i tilknytning til Hankø Marina.

Verdi

Det er relativt få og små offentlige friområder på land innenfor planområdet i dag, men på den annen side har området stor verdi for mange mennesker som er opptatt av båtliv. Området er også viktig for friluft aktiviteter som for eksempel seilport, vannsport, padling og sjøfiske. *Samlet sett har området stor verdi sett fra et friluftsperspektiv.*

Omfang

Planen muliggjør økt aktivitet innen seilport. Gjennom utvidelse av Hankø marina og et mindre antall utleiehytter andre steder legger planen til rette for mer sjøbasert turisme. I tillegg vil nordre del av Furuøy og Theastranda kunne åpnes for allmennheten i større grad enn i dag. Mulighet for inntil 300 nye båtplasser vil kunne være en inngangsbillett for flere til å ta i bruk sjøen som rekreasjonsområde.

Samlet sett vil planlagte tiltak ha et middels positivt omfang for folks friluftsliv.

Konsekvens

Tiltakene medfører økt kapasitet og bedret tilgjengelighet for utøvelse av både landbasert og sjøbasert friluftsliv.

Planen vurderes å ha middels positiv konsekvens for folks muligheter for friluftaktiviteter.

7 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen

Situasjon

Generelt antas det at de naturgitte og menneskeskapte forhold i Hankøundet og tettstedene i Vikane ikke er begrensende i forhold til folks helse. Vikane oppleves som et godt og trygt bomiljø med umiddelbar nærhet til attraktive naturområder, og gir dermed svært gode muligheter for fysisk aktivitet. Samtidig er tilgjengeligheten til de fleste tilbud og samfunnstjenester god ved at det er kort avstand til Gressvik/Ørebekk og byen.

Tiltaket

Tiltakene i Hankøsund vil medføre økt aktivitet, spesielt i sommerhalvåret. Hytteeiere, båtbrukere, deltagere på seilsportsarrangementer og dagsbesøkende vil da prege området. Sammen med økning i de ulike aktivitetene vil også tilhørende biltrafikk øke.

Verdi

Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen er et viktig tema, men som er vanskelig å verdifeste.

Helse bør alltid vurderes til å være viktig og er derfor satt til stor verdi.

Omfang

Planlagte tiltak vil føre til flere turister, seilere, andre båtbrukere og besøkende til området. Dette skaper mer aktivitet og liv i form av flere tilbud mht både sysselsetting og fritidstilbud. Antall arbeidsplasser vil kunne øke, men bare marginalt. Kollektivtrafikken kan også få et litt bedre kundegrunnlag og dermed forbedres.

Økt satsing på seiling, båtbruk generelt og sjørelatert turisme vil sammen med forbedrede rekreasjonsområder gi befolkningen er økt aktivitetstilbud med betydning for helse og trivsel, både psykisk og fysisk.

Samtidig vil økt aktivitet medføre økt trafikk. Den negative helseeffekten av denne økningen vil mest sannsynlig bli oppveid av fullføring av gang-/sykkelvei gjennom området, slik at totaleffekten blir lite målbar.

Omfanget vurderes til middels positivt.

Konsekvens

Samlet sett vil planen ha en middels positiv konsekvens for befolkningens helse.

Helsens fordeling er ikke spesielt vurdert, men det kan antas at de helt yngste og de eldste vil få minst effekt av tiltakene pga begrenset deltagelse og samtidig mest sårbarhet for økt trafikk.

8 Tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett

Dagens situasjon

Strandsonen i Vikane er i stor grad privatisert og nedbygd med brygger, boliger, næringsvirksomhet og hytter. Samtidig går fylkesvei 117 langs sjøen gjennom store deler av

planområdet, og veien er flere steder en fysisk begrensning for opphold i strandsonen. Det mangler gang-/sykkelvei/fortau langs ca. 1 km av fylkesveien. Hele strekningen inngår i plan for hovedsykkelnettet i Fredrikstad (rute 7).

Potensialet for friområder i strandsonen er ikke fullt ut utnyttet i dag. Gang-/sykkelvei er bygget/planlagt på sjøsiden av fylkesveien med god kontakt med havner, brygger og friområder, men med behov for kryssing av fylkesvei for kontakt med bebyggelsen (boliger og hytter).

Tiltaket

Badestranda på Andersenslippen, nordre del av Furuøy og Theastranda videreføres som friområder. På Furuøy gjøres friluftsområdet bedre tilgjengelig gjennom byggsanering, skilting og opparbeidelse av gangstier. Theastranda gjøres bedre tilgjengelig og gis høyere kvalitet gjennom sikring (avtale eller erverv).

Gang-/sykkelveien langs Fv 117 planlegges fullført og vil i tillegg til å betjene lokalbefolkningen også fungere som en attraktiv turvei langs sjøen (inngår i Onsøystien og Nordsjø-ruten).

Verdi

Tilgjengelighet til friområder langs Oslofjorden er et viktig nasjonalt mål, og Hankø er et viktig nasjonalt område for seilспортinteresserte. Tilgjengelighet i dette området vurderes å være av middels/stor verdi.

Omfang

Det planlegges nytt seilsportanlegg, og det legges til rette for etablering av sammenhengende gang-/sykkelvei langs Fv 117. Denne vil gjøre det enklere og tryggere å forflytte seg internt i planområdet samt mot Slevik (skole) og Fredrikstad når også videreføring til Slevik blir fullført (ikke planlagt ennå). G/s-veien vil ta et minimalt areal av strandsonen. Avkjørslene til Furuøy og Andersenslippen utbedres mht frisikt.

Samlet sett vil planen ha et litt positivt omfang for allmennhetens tilgjengelighet til strandsonen.

Konsekvens

Samlet sett vil planen ha en litt positiv konsekvens for allmennhetens tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett i forhold til dagens situasjon.

9 Kriminalitetsforebygging

Dagens situasjon

Vikaneområdet er i liten grad belastet når det gjelder kriminalitet unntatt noe tyveri av båter/motorer, men marinaer og brygger ligger eksponert mot både fylkesveien og boliger. Tyveriraid som man kan oppleve i mer avsidesliggende småbåtanlegg forekommer derfor sjelden.

Dagens bryggeanlegg på Furuøy er avlåst, og marinaområdet er sikret med bom og lyskastere. Anlegget til Hankø Yachtclub ligger på øya Hankø og er således kun utsatt for tyveriraid fra sjøen. Her ligger det få båter utenom arrangementer.

Hankøslund slipp og brygga på Andersenslippen er uten stengsler.

Tiltaket

Ved utvidelse av bryggeanleggene på Hankøslund Slipp, Hankø Marina og Hankø Yachtclub

vil nødvendige kriminalitetsforebyggende tiltak bli videreført av eierne – i form av vakthold, lyskastere med sensor, fysiske stengsler eller videoovervåkning o.l. Det planlegges ingen nye bryggeanlegg i områder som er lite synlig fra fylkesvei eller bebyggelse.

Verdi

Kriminalitetsforebygging har generelt liten verdi i området.

Omfang

En økning i antallet båtplasser/båter vil ikke automatisk gjøre området mer utsatt for kriminalitet, særlig ikke når båtplassene fordeles på en rekke bryggeanlegg. Beskyttelse i form av avstenging av brygger er negativt for ferdselen, mens opprusting av seilportsenteret vil kunne gi et økt tilbud til barn og unge og dermed være kriminalitetsforebyggende.

Samlet sett vil omfanget bli ubetydelig sammenlignet med dagens situasjon.

Konsekvens

Planen vurderes å ha ubetydelig til litt positiv konsekvens for kriminalitetsutøvelsen forutsatt gjennomføring av forebyggende tiltak ved havne-/bryggeanleggene.

10 Beredskap og ulykkesrisiko/samfunnssikkerhet

Risiko og sårbarhetsanalyse

Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører risiko av betydning (kun de viktigste nevnes her i sammendraget):

- Mølenområdet har både ustabil grunn (som fundament f eks G/S-vei) og er bølgeeksponert (konsekvens for konstruksjonsvalg av både G/S- vei og brygger).
- Onsknopen er bratt med mulighet for stensprang ved bla anleggsarbeid.
- Tidevannsflom kan skade enkelte eksisterende næringsbygg ved sjøen – muligens også enkelte kjellere til bolighus/hytter. Lite problem i dag.
- Det kan være forurenset grunn i områder med båtøstak/-opplag.

De påviste mulige farene for ulykker/samfunnssikkerhet er begrensede og kan imøtekommes med avbøtende tiltak. Vanskeligst er det for en meget begrenset eksisterende bygningsmasse som ligger lavt i forhold til springflo.

11 Barn og unges oppvekstvilkår

Situasjon

Det er ingen opparbeidede lekeplasser i området i dag. Boligene består av eneboliger på romslige tomter og behovet for lekearealer ivaretas på egen grunn. I tillegg bruker barna tilliggende områder til naturbasert lek. Barn og unge i et slikt område får et nært forhold til båtbruk og sjøbaserte aktiviteter, siden de har gode muligheter for å bruke sjøen på fritiden. Noen deltar også i lokalt organiserte aktiviteter i regi av seilforeningen. Andersenslippen og Theastranda er populære som badeplasser. Manglende sammenheng i G/S-veisystemet internt i planområdet og eksternt mot Slevik er et savn.

Tiltaket

Bedre tilgjengelighet til og kvalitet på friområder, opprustning av seilsportanlegget og sammenhengende gang- og sykkelvei er tiltak som vil bedre oppvekstmiljøet for barn og unge. Utbyggingen av seilsportsenteret med bla bedre fasiliteter for jolleseiling, vil gi mulighet til økt rekruttering til seilporten og styrke lokalsamfunnet som samlingssted for barn og unge. Andersenslippen, nordre del av Furuøy og Theastranda videreføres som friområder. Sør i planområdet er et område foreslått regulert til vannsport.

Økt parkeringsareal vil generere mer trafikk.

Tilgjengeligheten til andre naturområder vil ikke bli berørt.

Verdi

Forholdene for barn og unge vurderes til å være av middels verdi.

Omfang

Bedring av friområdene, oppgradering av seilportsanlegget og økt trafiksikkerhet ved fullføring av gang-/sykkelvei langs fylkesveien gir at samlet omfang av tiltakene kan karakteriseres som middels positivt.

Konsekvens

Bedring av friområdene, oppgradering av seilportsanlegget og fullføring av gang-/sykkelvei gir alle positive konsekvenser, mens økt biltrafikk generelt gir negativ konsekvens.

Samlet sett vurderes tiltaket å ha middels positiv konsekvens for barn og unges oppvekstvilkår.

12 Arkitektonisk utforming

Situasjon

I hele planområdet er bygningsmiljøet dominert av gamle bygg, brygger og slipper som gir preg av et historisk miljø. Samtidig er dette miljøet blandet opp med noe bebyggelse av nyere dato (etter 1945), uten at overnevnte hovedpreg forsvinner.

I gjeldende reguleringsplan er deler av planområdet regulert til bevaringsverdig bygnings- og anleggsmiljø.

Tiltaket

I planforslaget er de miljøene som det er viktigst å ivareta merket som hensynssoner. Samtidig er det et generelt krav i reguleringsbestemmelsene for alle byggeområder om å ta hensyn til estetiske krav – til bygget i seg selv, til omgivelsene og til stedlig byggeskikk. Slike bestemmelser mangler for store deler av planområdet i dag, samtidig som lovens generelle bestemmelser om dette er svake. En reguleringsplan som vektlegger dette vil i større grad enn i dag sikre bevaring og videreutvikling av stedets arkitektoniske kvaliteter.

Kystsoneplan for Østfold nevner Hankøsundet som satsingsområde innen reiseliv der deler av anleggene kan ligge i strandsonen, under forutsetning av at de innpasses i kystlandskapet.

I tillegg sier den at det skal legges til rette for seilспорт og maritim turisme.

Ved Andreassenslippen planlegges restaurering av sjøboder, samt oppføring av en ny sjøbod – regulert til utleie (turisme).

Hankø Yachtclub planlegges utvidet med et tilbygg som tilpasses eksisterende bygg.

Ved Hankøund slipp foreslås nye sjøboder/ redskapsboder/utleieenheter.

På Furuøy er det planlagt seilsport-/marinaanlegg med nytt område for kran og ramper adskilt fra publikumssonen. Det planlegges også et stort to etasjes parkeringshus. Som «fasade-bebyggelse» i front av dette er det planlagt sjøboder/redskapsboder. Den gamle tømmervillaen er i dårlig forfatning og er planlagt revet slik at friområdet i nord kan åpnes for allmennheten.

Inne i fjellet i Onsøyknipen legges det til rette for fjellhall for parkering og båttopplag.

Verdi

Kombinasjonen landskap og bebyggelse er svært idyllisk. Det arkitektoniske varierer mellom historisk interessante hus og nyere hus med begrenset særpreg. Sveitserhusbebyggelsen avspeiler en karakteristisk epoke i områdets historie.

Den arkitektoniske utformingen innenfor planområdet vurderes, sett under ett, å være av middels verdi.

Omfang

Planlagt P-hus på Furuøy blir stort i omfang, men vil ligge delvis inn i terrenget, mens resten gis et tradisjonelt maritimt utseende.

Utbygging av brygger i området rundt sjøboden på Gullikskjær gjør at den ikke lenger vil oppleves som så tydelig i sundet.

Planens bruk av hensynssoner for bevaring av byggeskikk og generell vektlegging av arkitektoniske kvaliteter vil ha en positiv effekt.

I forhold til tema arkitektur vurderes samlet omfang for tiltaket fra nøytralt til litt positivt.

Konsekvens

Samlet sett vurderes tiltaket å ha fra ubetydelig til liten positiv konsekvens for den arkitektoniske utformingen.

13 Levekår

Sammenlignet med levekårsundersøkelsen som ble foretatt i Fredrikstad i 2012 forventes det ikke at tiltaket i målbar grad vil påvirke folks levekår eller leveårenes fordeling i befolkningen. Konsekvensen vurderes derfor som ubetydelig.

10.16 0-alternativet

0-alternativet er generelt et uttrykk for den situasjonen en kan tenke seg eller fremskrive dersom et planlagt tiltak ikke blir gjennomført. Det blir ikke det motsatte av beskrevne konsekvenser i KU, fordi disse er satt opp i forhold til dagens situasjon. Et 0-alternativ viser konsekvensene dersom planlagte tiltak ikke gjennomføres, men sett i forhold til at samfunnsutviklingen likevel fortsetter.

1 Forurensning

Aktivitetsnivå på sjø og land antas fortsatt å stige, men ikke like mye som ved planlagte tiltak. Utviklingen av biler og båter med mindre støy og øvrige utslipp antas å kunne oppveie hlet effekten av volumøkningen.

Konsekvensen ved et 0-alternativ vurderes til å være nøytral.

2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger

I følge Statens vegvesens vegkart ligger ÅDT på Fv. 117 like under 1400 (gj.snitt kjøretøy pr døgn i et år) ulikt fordelt i året med høyest belastning om sommeren (ca 3500). Uten gjennomføring av planlagte tiltak vil man i utgangspunktet unngå en økning i ÅDT på 215, men likevel måtte regne med en viss økning pga generell økning i bruk av bil og båt, og fordi noe økt aktivitet må påregnes også uten at en stor reguleringsplan legger til rette for det.

Omfanget antas å reduseres fra middels negativt til litt negativt.

Samtidig gjennomføres heller ikke de positive tiltakene som gang-/sykkelvei, bedre busslommer, bedre parkeringsforhold, bedre avkjørselsforhold osv.

Samlet sett vurderes konsekvensen ved et 0-alternativ til å være litt negativ.

3 Kulturminner og kulturmiljø

Konsekvens

Frafall av planens hensynssoner med tilhørende bestemmelser for det gamle bygningsmiljøet antas å medføre at et 0-alternativ vil gi litt negativ konsekvens.

4 Naturens mangfold

Viktige naturtyper i Naturbasen berøres ikke av planlagte tiltak – heller ikke viktige hekkeplasser for sjøfugl. Ved et 0-alternativ vil imidlertid en utfylling i sjø unngås (nytt seilsporsenter SM på Furuøy). Det samme gjelder utfylling i sjø ved fullføring av gang/sykkelvei. Denne kan imidlertid også bygges som en pæle-/bryggeløsning. En generell samfunnsutvikling vil kunne gi økt press på naturmangfoldet, og redusert styring uten reguleringsplan vil gi mindre muligheter til å begrense skader enn med en plan.

Samlet sett vil et 0-alternativ gi ingen til litt negativ konsekvens.

5 Landskapsvirkning

De tiltakene som vil ha størst konsekvens for landskapsbildet – og som vil falle bort i et 0-alternativ er (i prioritert rekkefølge):

- innslag og porter til fjellhall og bryggeanlegg foran dette (i vest)
- etablering av utsettingsområde SM og utvidelse av bryggeanleggene på Furuøy
- utvidelse av bryggeanleggene i Østre Vikane, Vestre Vikane og på Hankø

Tiltaket omhandler imidlertid også maritime elementer (ny bebyggelse og nye bryggeanlegg) som kan bidra positivt til opplevelsen og styrke stedsidentiteten dersom de utformes med kvalitet. Slikt sett vil et 0-alternativ kunne miste enkelte nye kvaliteter. Videre vil forventet samfunnsutvikling medføre økt press på landskapskvalitetene – dog ikke like stort som ved planlagte tiltak - men uten en reguleringsplans styrings- og kontrollverktøy.

Samlet sett vurderes et 0-alternativ til å ha litt negativ konsekvens for landskapet.

6 Friluftsliv

I et 0-alternativ vil man ikke oppnå bedret friluftsliv ved badestedene Furuø og Theastranda, nye båt plasser som utgangspunkt for sjøbasert friluftsliv blir ikke etablert, seilspport som friluftsliv gis ikke ekspansjonsmulighet og det legges ikke til rette for sjørelatert turisme. Samtidig vil generell samfunnsutvikling kunne gi økt press på de friluftsområdene som stedet har i dag.

Samlet sett vurderes et 0-alternativ til å ha ingen til litt negativ konsekvens for friluftslivet.

7 Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen

Et 0-alternativ vil ikke gi positive tilskudd i form av flere tilbud mht både sysselsetting og fritidstilbud. Grunnlaget for økt sysselsetting og bedre grunnlag for kollektivtrafikk faller bort. Et økt aktivitetstilbud pga bedre forhold for seilspport, båtbruk generelt og sjørelatert turisme vil falle bort. Grunnlaget for fullføring av gang-/sykkelvei blir også svekket. Trafikken vil øke noe pga generell samfunnsutvikling, men ikke så mye som ved planlagte tiltak.

Samlet sett vurderes et 0-alternativ til å ha ingen til litt negativ konsekvens for befolkningens helse.

8 Tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett

Et 0-alternativ vil ikke gi positive tilskudd i form av bedret tilgjengelighet til strandsonen på Furuøy og Theastranda eller langs manglende strekning av gang-/sykkelvei langs Fv 117. Trafikken vil øke noe pga generell samfunnsutvikling, men ikke så mye som ved planlagte tiltak.

Samlet sett vil et 0-alternativ ha en litt negativ konsekvens for allmennhetens tilgjengelighet til uteområder og gang-/sykkelveinett i forhold til dagens situasjon.

9 Kriminalitetsforebygging

Samlet sett vil et 0-alternativ ha en ingen konsekvens for kriminalitetsutøvelsen, forutsatt gjennomføring av forebyggende tiltak som kompenserer for generell økt vinningskriminalitet.

10 Beredskap og ulykkesrisiko/samfunnssikkerhet

Samlet sett vil et 0-alternativ ha en ingen konsekvens for ulykkesrisiko/samfunnssikkerhet..

11 Barn og unges oppvekstvilkår

Et 0-alternativ vil ikke bedre oppvekstmiljøet ved tiltak som bedre tilgjengelighet til og kvalitet på friområder, opprustning av seilsportanlegg (bla for jolleseiling) og sammenhengende gang- og sykkelvei.

Samtidig vil trafikken øke, men ikke like mye som ved planlagte tiltak.

Samlet sett vurderes et 0-alternativ å ha litt negativ konsekvens for barn og unges oppvekstvilkår.

12 Arkitektonisk utforming

Et 0-alternativ vil i mindre grad sikre bevaring og videreutvikling av stedets arkitektoniske kvaliteter ved at planens hensynssoner og bestemmelser. Samtidig utelates planlagte nybygg som både kan berike og forstyrre eksisterende bygningsmiljø – alt avhengig av utformingen. Ulempen ved utbygging av brygger rundt sjøboden på Gullikskjær unngås.

Samlet sett vurderes et 0-alternativ å ha fra ubetydelig til liten negativ konsekvens for den arkitektoniske utformingen.

13 Levekår

Sammenlignet med levekårsundersøkelsen som ble foretatt i Fredrikstad i 2012 forventes det ikke at tiltaket i målbar grad vil påvirke folks levekår eller leveårenes fordeling i befolkningen. *Konsekvensen vurderes derfor som ubetydelig også for et 0-alternativ.*

10.17 Sammenligning av planlagte tiltak med 0-alternativet

Det er ikke mulig å sammenligne på en fullt ut korrekt måte planlagte tiltak med konsekvensene av ikke å gjennomføre dem. Det kan likevel være nyttig å sette opp i en tabell de ulike graderingene som er forsøkt gjort foran for å få en bedre oversikt.

I dette KU-arbeidet er de positive konsekvensene for storsamfunnet (dvs alt utenfor lokalsamfunnet i Hankøundet) ikke tatt med. Det betyr at positive konsekvenser for personer som bruker området til seilSPORT eller friluftsliv, men som ikke bor i planområdet, ikke er tatt med. Det samme gjelder positive ringvirkninger for kommunen ved at Hankø styrkes som regionalt, nasjonalt og internasjonalt seilSPORTsenter – både ved omdømme, attraktivitet og ved ringvirkninger for kommunens næringsliv. Nevnte forhold må derfor trekkes inn i tillegg til de konsekvenser som fremgår av utredningen foran.

I tabellen under er de ulike temaene listet opp vertikalt og hvilken konsekvens planlagte tiltak vil gi overfor temaene er vist med blå, horisontale fargekolonner. Jo lengre til høyre de går, jo mer negative blir konsekvensene. Tilsvarende er det for hvert tema vist en rosa kolonne for konsekvensene ved ikke å gjennomføre planlagte tiltak (dvs 0-alternativet).

	Meget positiv	Middels positiv	Litt positiv	Ubetydelig	Litt negativ	Middels negativ	Svært negativ
Forurensing							
Transport, energi							
Kulturminner/-miljø							
Naturens mangfold							
Landskapsvirkning							
Friluftsliv							
Helse							
Tilgjengelighet							
Kriminalitet							
Beredskap/ulykke/risiko							
Oppvekstvilkår barn/unge							
Arkitektonisk utforming							
Levekår							

Figur 48. Blå kolonner viser konsekvensene for ulike tema hvis planlagte tiltak gjennomføres, mens rosa kolonner viser konsekvensene hvis de samme tiltakene ikke gjennomføres