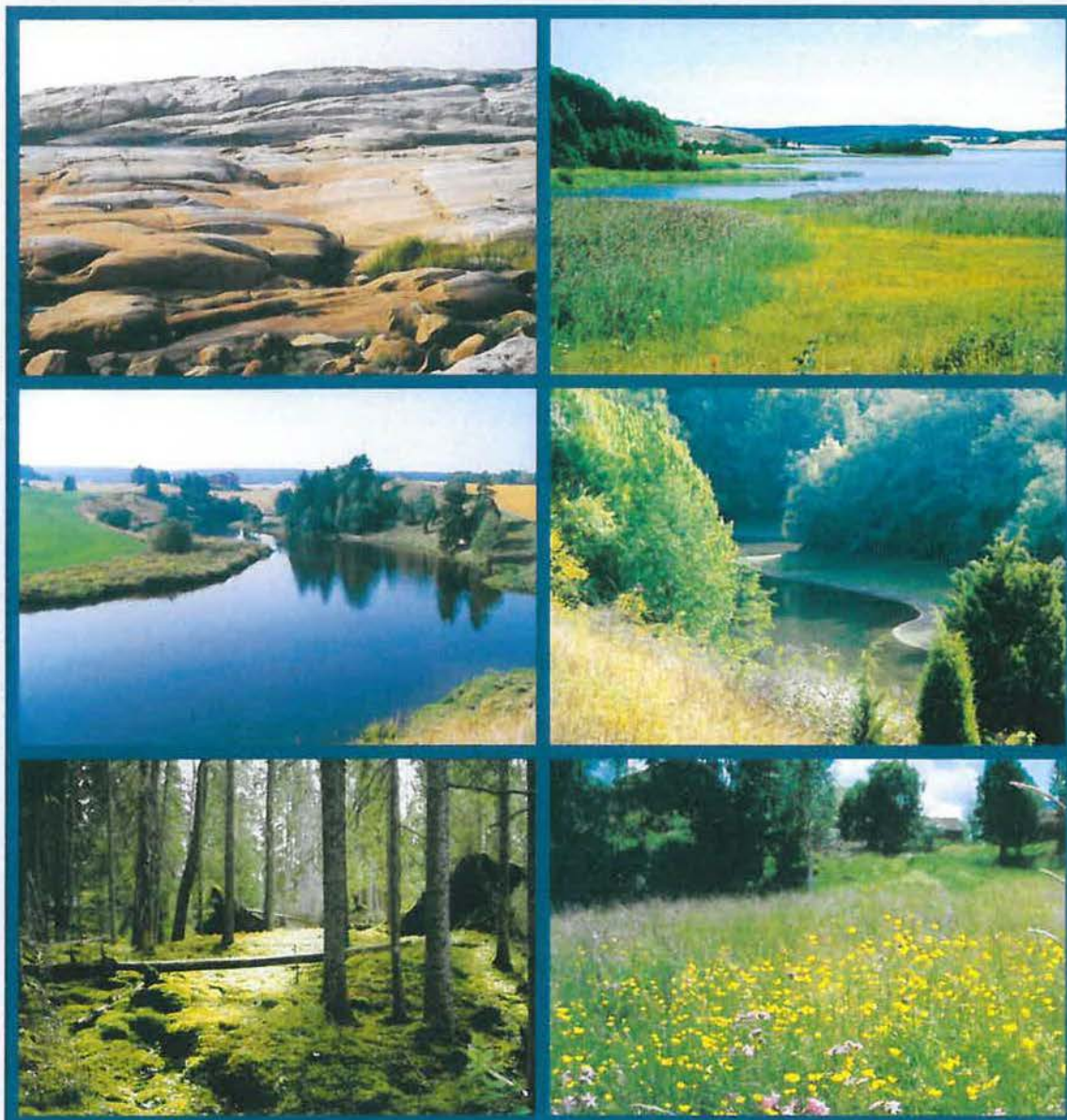




Fylkesmannen i Østfold

Område miljøvern

Rapport 8/2006



**Ytre Hvaler nasjonalpark.
Konsekvenser for motorferdsel på land.
Konsekvenser for motorferdsel til sjøs.**

Område Miljøvern
Fylkesmannen i Østfold
POSTADRESSE: STATENS HUS, POSTBOKS 325, 1502 MOSS
TLF: 69 24 71 00

Dato 15/9-2006
Rapport nr. 8/2006
ISBN nr. 82-7395- 86-3

Rapportens tittel Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for motorferdsel på land Konsekvenser for motorferdsel til sjøs
Forfattere Mette Eng Pedersen (motorferdsel på land) Tommy Johnsen (motorferdsel til sjøs) SWECO Grøner
Oppdragsgiver Fylkesmannen i Østfold, område miljøvern
Ekstrakt Se sammendrag i delrapportene
Emneord Hvaler, fritidsbåter, skip, sikkerhet, fart, ferdsl, nasjonalpark, konsekvensutredning, veier
Referanse til rapporten (eksempel): M. Eng Pedersen: Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for motorferdsel på land. <i>Fylkesmannen i Østfold, område miljøvern., rapport nr 8/2006:s.1-27 + vedl.</i>

FORORD

I st.meld. nr. 62 (1991-92) – Ny landsplan for nasjonalparker og andre større verneområder i Norge – trekkes linjene opp for den fremtidige nasjonalparkpolitikken, herunder retningslinjer for gjennomføring og forvaltning.

I meldingen heter det at ”*Departementet er innstilt på å fremme forslag om vern av Hvaler skjærgård. Fylkesmannen i Østfold vil få i oppgave å ferdigstille et konkret verneforslag*”. Direktoratet for naturforvaltning har fulgt opp dette og gitt fylkesmannen i oppdrag å utarbeide og fremme et verneforslag om en nasjonalpark i det aktuelle skjærgårdsområdet.

Som ledd i arbeidet med verneforslaget skal tiltaket konsekvensutredes jf. forskrift om konsekvensutredning. Det ble varslet oppstart av verneplanen og konsekvensutredning 29.06.2004. Utredningsprogrammet, vedtatt av Direktoratet for naturforvaltning 14.04.2005 og 20.01.2006 beskriver utredningen av 11 deltema. Utredningene er gjort av Siste Sjanse, SWECO Grøner, NINA, NIVA og Havforskningsintituttet på oppdrag fra fylkesmannen. Fylkesmannen er tiltakshaver.

Denne rapporten er en av følgende rapporter som omhandler konsekvensutredningen.

- 3/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for landskap
- 4/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for naturmiljø på land
- 5/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for kulturhistorie
- 6/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for landbruk
Konsekvenser for løsmasser og steinmaterialer
- 7/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for friluftsliv, reiseliv og fritidshytter
- 8/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for motorferdsel på land og til sjøs
- 9/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for naturmiljø i sjøen
- 10/2006 Ytre Hvaler nasjonalpark. Konsekvenser for fiskeri- og havbruksnæringen

Det vises også til:

Fylkesmannens hjemmeside:

www.fylkesmannen.no/ostfold

Ytre Hvaler nasjonalpark-prosjektside:

www.fylkesmannen.no/ytrehvaler

Ottar Krohn
Fylkesmiljøvernssjef

RAPPORT

Rapport nr.: 7a - 2005	Oppdrag nr.: 138691	Dato: 26.01.2006	
Oppdragsnavn: Ytre Hvaler nasjonalpark			
Kunde: Fylkesmannen i Østfold			
<p>Ytre Hvaler Nasjonalpark Konsekvenser for motorferdsel på land</p>			
Emneord:			
Sammendrag: Se sammendrag i rapporten.			
Utarbeidet av:	Rev.:	Dato:	Sign.:
Mette Eng Pedersen	09.11.2005 13.12.2005	04.11.2005	mep
Kontrollert av: Ingunn Biørnstad	26.01.06	16.12.2005	
Oppdragsansvarlig: Elise Førde	Oppdragsleder / avd.: Ingunn Biørnstad / Miljørådgivning		

Ytre Hvaler nasjonalpark

**Konsekvenser for
motorferdsel på land**

Utført av SWECO Grøner AS
på oppdrag fra Fylkesmannen i Østfold

Forord

Denne konsekvensutredningen er utarbeidet av SWECO Grøner AS på oppdrag fra Fylkesmannen i Østfold i forbindelse med utredning av vern som nasjonalpark for Ytre Hvaler i Hvaler og Fredrikstad kommuner. Denne temarapporten dekker temaet Motorferdsel på land, og er utarbeidet av sivilingeniør Mette Eng Pedersen.

Utredningen er basert på kart, ortofoto og kommunale planer, Fylkesmannens stiregistrering og andre aktuelle dokumenter, samt samtale med Hvaler kommune.

Kartene som er benyttet er hentet fra hjemmesiden til Fylkesmannen i Østfold via Kartinnsyn. Geovekst har rettighetene til kart og ortofoto som er benyttet.

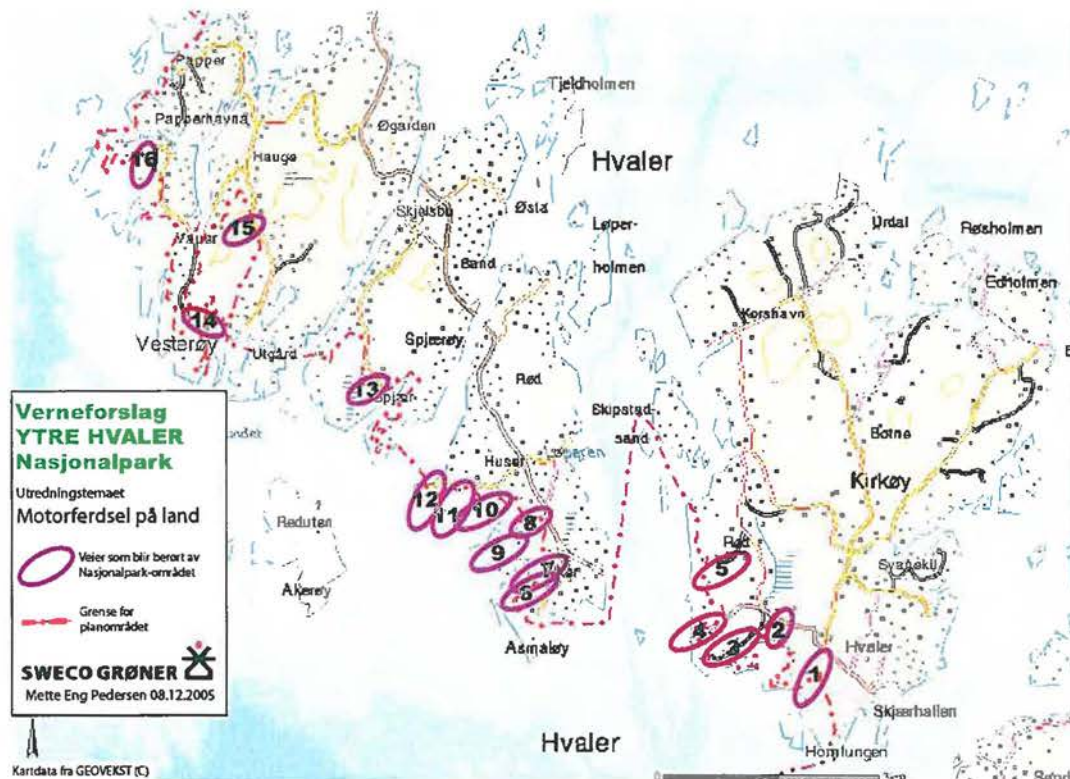
Lysaker, 16. desember 2005

NOTATER

Sammendrag

Denne konsekvensutredningen er laget på oppdrag fra Fylkesmannen i Østfold i forbindelse med utredning av vern som nasjonalpark for Ytre Hvaler i Hvaler og Fredrikstad kommuner. Utredningen dekker temaet Motorferdsel på land.

Innenfor planområdet er det registrert 16 veier og kjørbare traktorveier/stier. Alle er private med unntak av vei 4 som er riksvei. Se kartet under.



Ringene på kartet viser lokaliteten til veiene som blir berørt av Nasjonalparkforslaget, dvs ligger innenfor planområdet. Planområdet tar for seg sjø og landområdene begrenset av den røde stiplede streken som vist på kartet.

Utgangspunktet for 0-alternativet er dagens situasjon beskrevet i kapittel 3. 0-alternativet er her definert som hvordan motorferdsel på land vil utvikle seg de nærmeste 5-10 år med dagens bestemmelser.

Hvaler kommune har en målsetning om å nå innbyggertall på inntil 5000 innbyggere innenfor planperioden til kommuneplanen. Det er i dag 3700 fastboende på Hvaler. Økt boligbebyggelse vil gi større belastning på eksisterende infrastruktur og økt behov for vedlikehold. Veiene i planområdet er i utkanten av boligområdene som er planlagt fortettet. Det antas at veiene innenfor planområdet i noe grad blir berørt av dette.

Vei nr 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11 og 14 er adkomstvei for eiendommer som blir berørt av forslag om vern som nasjonalpark, ved at det ikke blir tillatt med motorisert ferdsel fram til disse eiendommene.

Veiene nr 1, 2, 6, 12, 13, 15 og 16 er adkomstveier til bl.a friluftsområder / badestrand / parkeringsplass / skytebane, og blir berørt av forslag om vern som nasjonalpark, det betyr at disse ikke vil kunne benyttes til motorisert ferdsel.

For 6 av 16 vurderte veier/ferdselsårer er konsekvensgraden vurdert som stor negativ.

For å redusere ulempene ved å innføre de foreslåtte nye verneområdene foreslås følgende avbøtende tiltak:

- Utarbeidelse av nye parkeringsplasser i utkanten av verneområdene for å erstatte de parkeringsmulighetene som forsvinner som følge av verneforslaget.
- Flytte grensen slik at vei nr 7 og 8 fortsatt kan benyttes til motorisert ferdsel fram til henholdsvis parkeringsplass og hytte.

INNHOOLD

SAMMENDRAG

1. INNLEDING	5
2. METODE.....	6
3. STATUSBESKRIVELSE	7
3.1 GENERELT	7
3.2 BERØRTE VEIER INNENFOR PLANOMRÅDET	7
3.2.1 Vei nr 1	8
3.2.2 Vei nr 2	9
3.2.3 Vei nr 3	10
3.2.4 Vei nr 4	11
3.2.5 Vei nr 5	11
3.2.6 Vei nr 6	11
3.2.7 Vei nr 7	12
3.2.8 Vei nr 8	13
3.2.9 Vei nr 9	13
3.2.10 Vei nr 10	14
3.2.11 Vei nr 11	15
3.2.12 Vei nr 12	15
3.2.13 Vei nr 13	16
3.2.14 Vei nr 14	17
3.2.15 Vei nr 15	18
3.2.16 Vei nr 16	19
4. KONSEKVENSER AV 0-ALTERNATIVET.....	20
4.1 NYTTETRANSPORT.....	20
4.2 BEBOER- OG FRITIDSTRANSPORT	20
5. KONSEKVENSER AV VERNEBESTEMMELSENE	22
5.1 VERNEBESTEMMELSENE	22
5.1.1 Konsekvenser for nyttetraffic.....	22
5.1.2 Konsekvenser for beboer- og fritidstrafikk	22
6. OPPSUMMERING OG FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK	26
6.1 OPPSUMMERING.....	26
6.2 AVBØTENDE TILTAK	26
7. KILDER.....	27
8. VEDLEGG.....	29

1. INNLEDING

Denne konsekvensutredningen er utarbeidet på oppdrag fra Fylkesmannen i Østfold i forbindelse med utredning av vern som nasjonalpark for Ytre Hvaler i Hvaler og Fredrikstad kommuner. Utredningen dekker temaet Motorferdsel på land. Den inneholder en beskrivelse av dagens situasjon, en vurdering av 0-alternativet og mulige konsekvenser av vernebestemmelser foreslått av Fylkesmannen. Utredningen er gjennomført i henhold til plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredninger.

I det fastlagte utredningsprogrammet for konsekvensutredningen er motorferdsel angitt som ett tema. I selve utredningsarbeidet er det differensiert mellom motorferdsel til sjøs og motorferdsel på land. Denne differensiering er også beholdt ved rapportering. Årsaken til denne delingen av utredningstemaet er at motorferdsel til lands og til vanns, slik det er opplevd i dette prosjektet, i liten grad har noen felles trekk mht. grunnlagsinformasjon, metodikk og kompetanse hos utreder.

Utredningsprogrammet for Ytre Hvaler nasjonalpark er fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning (14.04.2005). For temaet Motorferdsel på land er det formulert slik:

Det skal gis en oversikt over dagens veier i vurderingsområdet og bruken av motorisert transport og hvilket behov som antas å komme i framtida. Utgangspunktet er her transport innenfor rammen av motorferdselsloven. I tillegg vil vi se på hvilke konsekvenser motorferdselen kan få for verneverdiene i området.

Det må utredes behov for og vedlikehold av eksisterende veier innenfor vurderingsområdet og hvilke konsekvenser et vern vil få for disse.

- *Utredningen skal belyse konsekvensene av 0-alternativet og vernealternativet på motorferdselen i utredningsområdet. Knytter det seg spesielle konsekvenser til avgrensede områder innenfor utredningsområdet, skal dette belyses.*
- *Utredningen skal foreslå avbøtende tiltak i forhold til de eventuelle negative konsekvensene som kommer fram i punktet over. Dette kan skje både gjennom utforming av avgrensning og vernebestemmelser.*

Kart som viser planområdet er vist i vedlegg.

2. METODE

Utredningen er gjennomført ved å studere kart, ortofoto og kommunale planer, fylkesmannens stiregistrering, og andre aktuelle dokumenter, samt samtaler med Hvaler kommune.

Konsekvensene av vernebestemmelsene for motorisert ferdsel på land er vurdert i forhold til grensen for nasjonalparken og forslag til vernebestemmelser godkjent av Direktoratet for naturforvaltning 14.04.2005.

Statens vegvesens Håndbok 140 – konsekvensanalyser er beregnet for tiltak innenfor vegvesenets forvaltningsområde. Metoden er godt egnet til å verdisette, vurdere omfang og konsekvenser for temaer som friluftsliv, naturmiljø og lignende. Den er ikke så godt egnet for konsekvensvurdering av motorferdsel på land i tiltak som "forslag til vern som nasjonalpark".

I temaet motorferdsel på land er en ved vurdering av konsekvenser gått ut fra en gradering hvor mulighet for motorisert ferdsel til boliger og på veier som berører allmennheten, og som er godkjent av kommunen, er gitt stor verdi. Veier som opprinnelig er et gammelt tråkk, og som i dag brukes som landbruksvei er gitt middels verdi, mens ulovlig opparbeidete veier er gitt liten verdi. Ferdselsmuligheter til hytter er også gitt middels verdi.

Konsekvensene av forbud mot motorisert ferdsel blir følgelig størst for de høyest verdsatte veiene/ferdselsårene.

3. STATUSBESKRIVELSE

3.1 Generelt

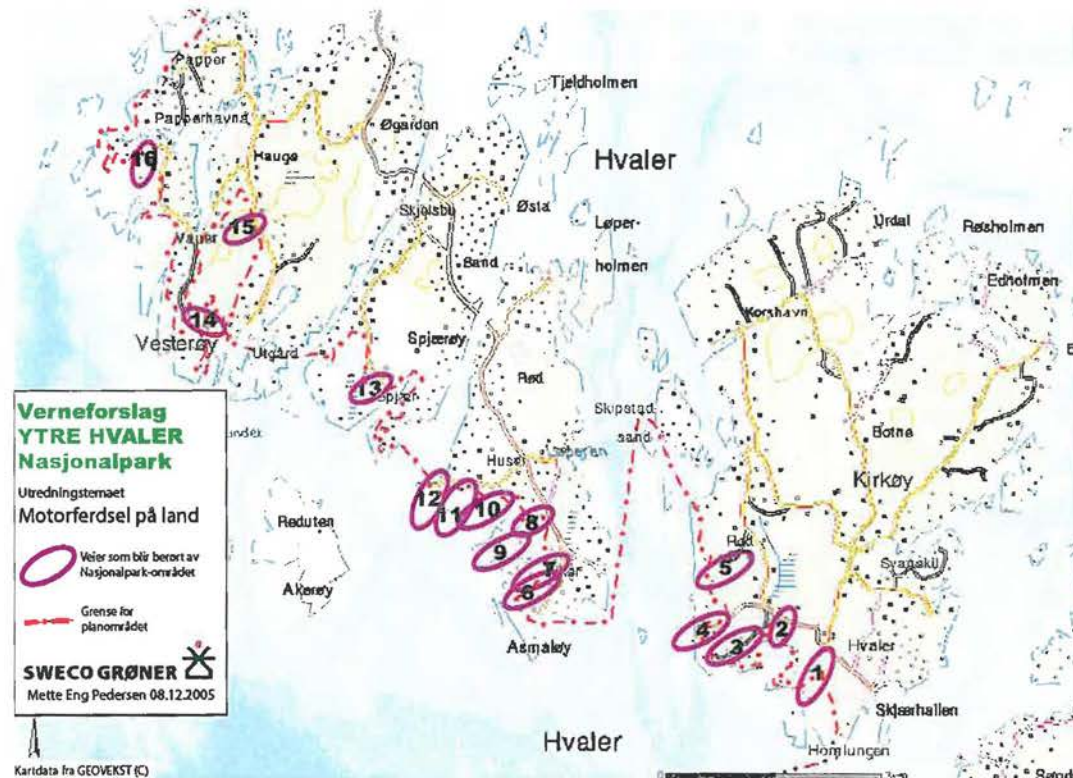
Planområdet strekker seg fra Seilø og Struten i nord til riksgrensen i øst. I vest avgrenses området av en linje sørover forbi Torbjørnskjær til Riksgrensen. Denne følges nordover fram til Hærføl. Herfra går grensen i skjærgården langs Hvalerøyene. På denne strekningen inngår ubebygde arealer på Hærføl, Kirkeøy, Asmaløy, Spjærøy og Vesterøy. Se vedlegg.

Kysten er preget av bosetting, næringsvirksomhet og sjøveis transport fra langt tilbake. Hvaler har ca 4500 hytter og et stort antall besøkende i sommerhalvåret. Det har utviklet seg en betydelig næringsvirksomhet i tilknytning til Hvaler som ferie- og fritidskommune.

3.2 Berørte veier innenfor planområdet

Innenfor planområdet er det registrert 16 veier og traktorveier/stier. Alle veiene er i privat eie med unntak av vei 4 som er riksvei. Veiene er smale og har til dels dårlig standard.

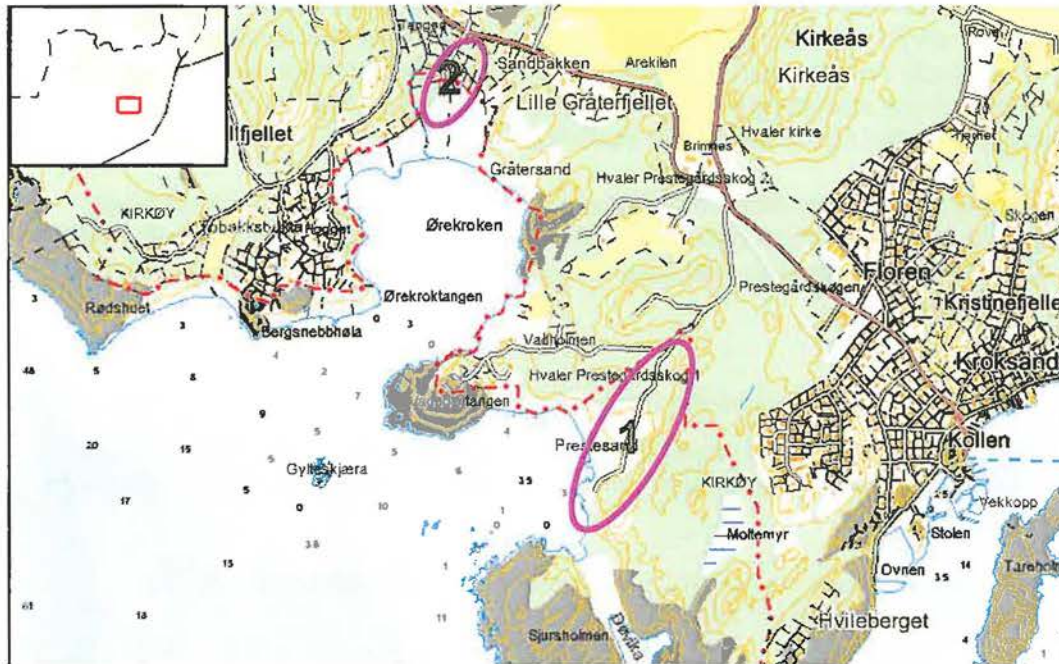
Veiene er markert med ringer på kartet under, og merket med nummer. Se kartutsnittet nedenfor (figur 3.1).



Figur 3-1: Ringene på kartet viser lokaliteten til veier som blir berørt av Nasjonalparkforslaget, dvs. ligger innenfor planområdet. Rød stiplet linje viser foreslått nasjonalparkgrense. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.1 Vei nr 1

Veien ligger på Kirkøy. Den har utspring fra rv180 og ender ved Prestesand/Storesand. Veien er adkomstvei til eiendommen med gnr/bnr 3/1 et servicehus, samt til badestranden og en snuplass. Veien er stengt med bom etter andre veiskille retning fra hovedveien. På nordsiden av bommen er det etablert en offentlig parkeringsplass. Dette er en kommunalt godkjent vei.



Figur 3-2: Kartet viser berørte veier betegnet som nr 1 og 2 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn].



Figur 3-3: Ortofoto som viser servicebygget på Storesand. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.2 Vei nr 2

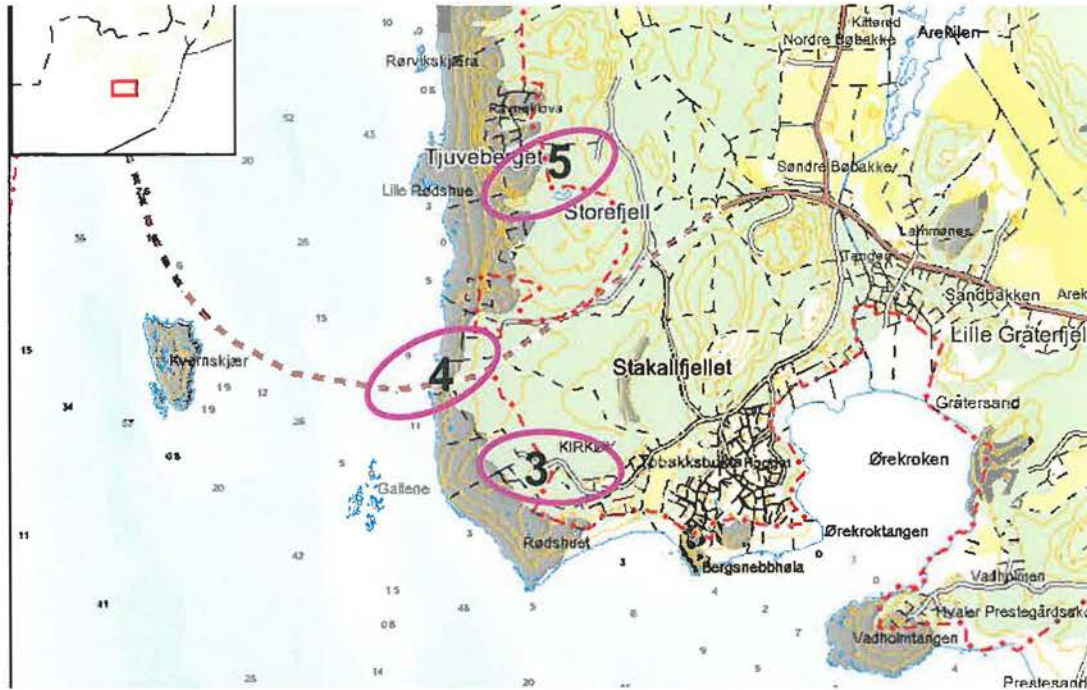
Veien ligger på Kirkøy. Den har utspring fra rv180 og ender ved Ørekroken. Det er etablert en offentlig parkeringsplass rett syd for rv180. Veien er adkomstvei til flere hytter / boliger og ender i utkanten av / nord for badestranden. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.



Figur 3-4: Ortofoto som viser hytter / boliger langs adkomstveien ned mot Ørekroken. [kilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.3 Vei nr 3

Veien ligger på Kirkøy. Den har utspring fra rv180 og er adkomstvei for flere hytter / boliger og ender ved hytte på eiendommen med gnr/bnr 23/142. Dette er en gammel kjørevei som følger skogbunnen, oppleves som "dobbel sti". Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei, forlengelsen fra denne betraktes som ikke godkjent.



Figur 3-5: Kartet viser berørte veier betegnet som nr 3 og 4 denne utredningen.
[Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]



Figur 3-6: Ortofoto som viser adkomstveien betegnet som nr 3 i denne utredningen.
[kilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.4 Vei nr 4

Dette er rv180 som går i undersjøisk tunnel mellom Kirkøy og Asmaløy. Innenfor planområdet går veien i sin helhet i tunnel og blir derfor ikke berørt av tiltaket. Denne veien er godkjent.

3.2.5 Vei nr 5

Dette en humpete adkomstvei over røtter ned til hytter, samt til hytteparkering på gress. I forbindelse med sprenging av tunnel for rv180 ble det etablert anleggsveger til massetak. Videreføring av denne veien betraktes som ulovlig.



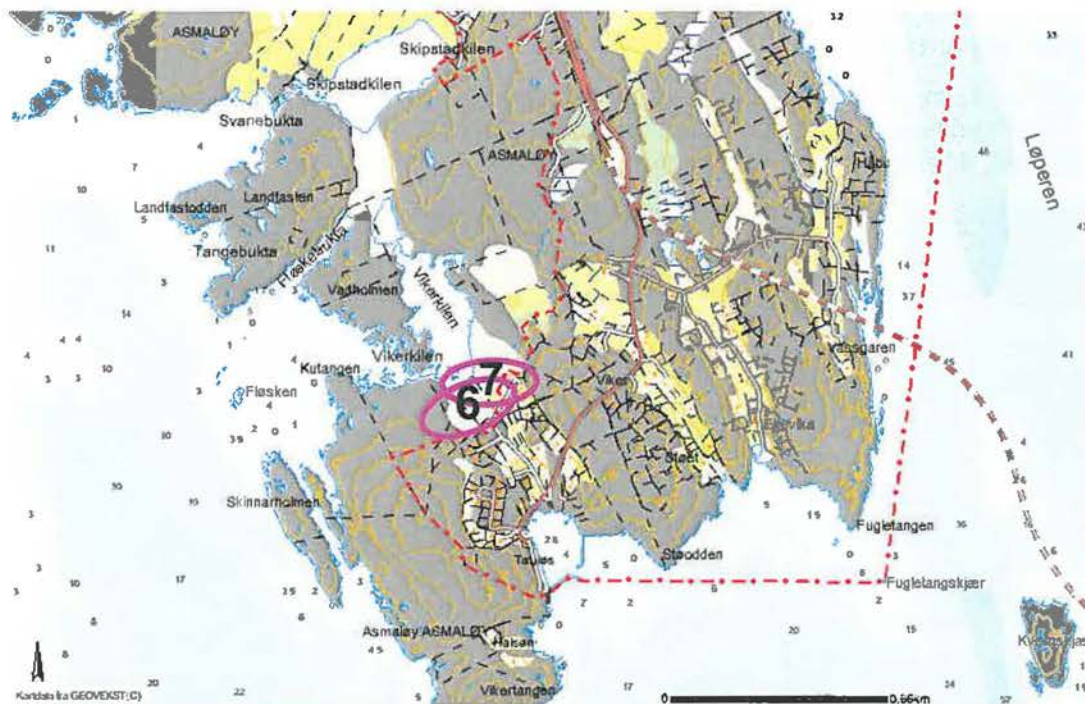
Figur 3-8: Ortofoto som viser adkomstveien betegnet som nr 5 i denne utredningen. [kilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.6 Vei nr 6

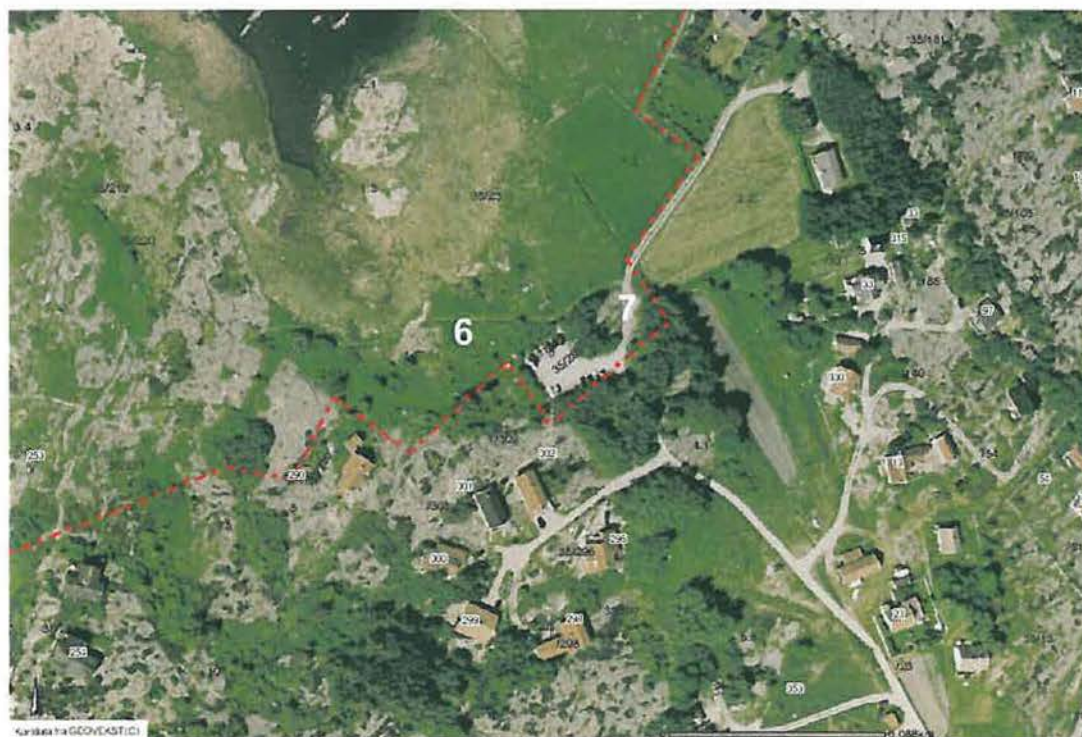
Dette er en grasgrodd sti/traktorvei som følger terrenget stedvis på gammel steinfylling. Den hadde ingen spor etter bil på sti-befaringen som ble utført i mai 2005. Veien går over i en bred sti som ender på svaberg. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.

3.2.7 Vei nr 7

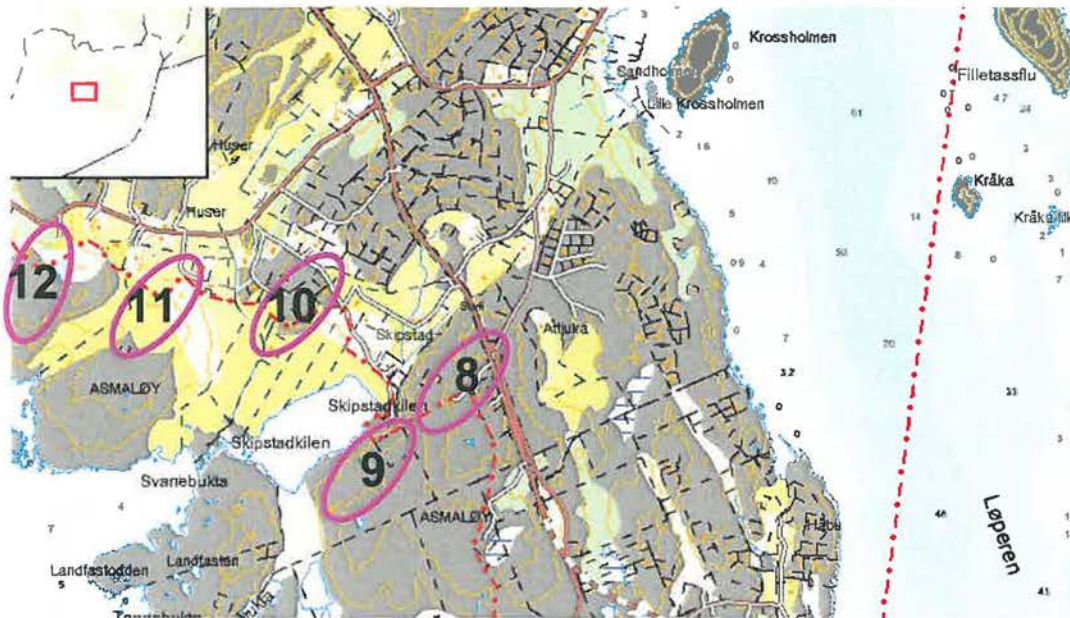
En kort strekning på ca 40 meter går gjennom verneområdet og er adkomst til en parkeringsplass som også ligger innenfor verneområdet. Denne veien er kommunalt godkjent.



Figur 3-9: Kartet viser veien betegnet som nr 6 og 7 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]



Figur 3-10: Ortofoto som viser adkomstveien betegnet som nr 6 og 7 i denne utredningen. [kilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]



Figur 3-11: Kartet viser veien betegnet som nr 8 - 12 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.8 Vei nr 8

Veien ligger på Asmaløy, retning mot Skipstadkilen. Den har utspring fra rv180 og er adkomstvei for flere hytter / boliger og ender ved hytte på eiendommen med gnr/bnr 36/68,71. Hytta ligger utenfor planområdet, men ca 60 meter av veien krysser gjennom planområdet før den når hytteeiendommen. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.

3.2.9 Vei nr 9

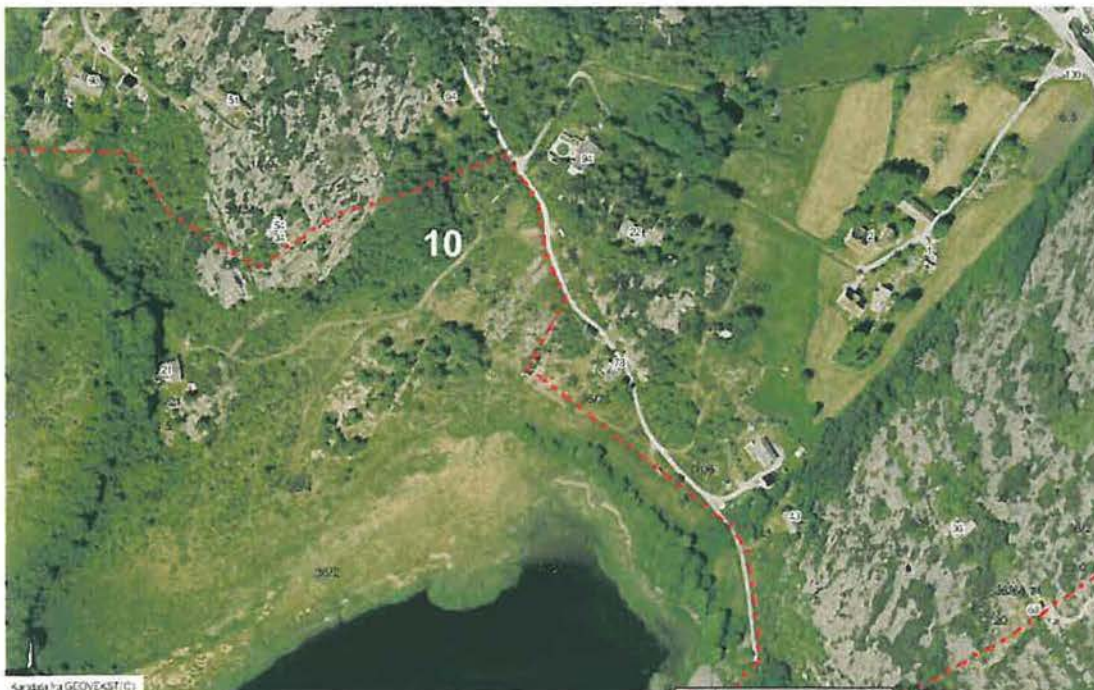
Dette er en traktorløype/bred sti som benyttes for bil-adkomst til hyttene. Den følger naturlig terreng uten inngrep/utfyllinger. Veien ender i stier ut mot svaberg. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.



Figur 3-12: Ortofoto som viser hytter / boliger langs adkomstveien betegnet som vei nr 8 og 9 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn].

3.2.10 Vei nr 10

Dette er en traktorveg, en grasgrodd adkomst til hytte. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.



Figur 3-13: Ortofoto som viser adkomstveien betegnet som nr 10 i denne utredningen. [kilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.11 Vei nr 11

Dette er en gressgrodd "kjøreveiadkomst" til hytter. Dette er ingen synlige terrenginngrep. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.

3.2.12 Vei nr 12

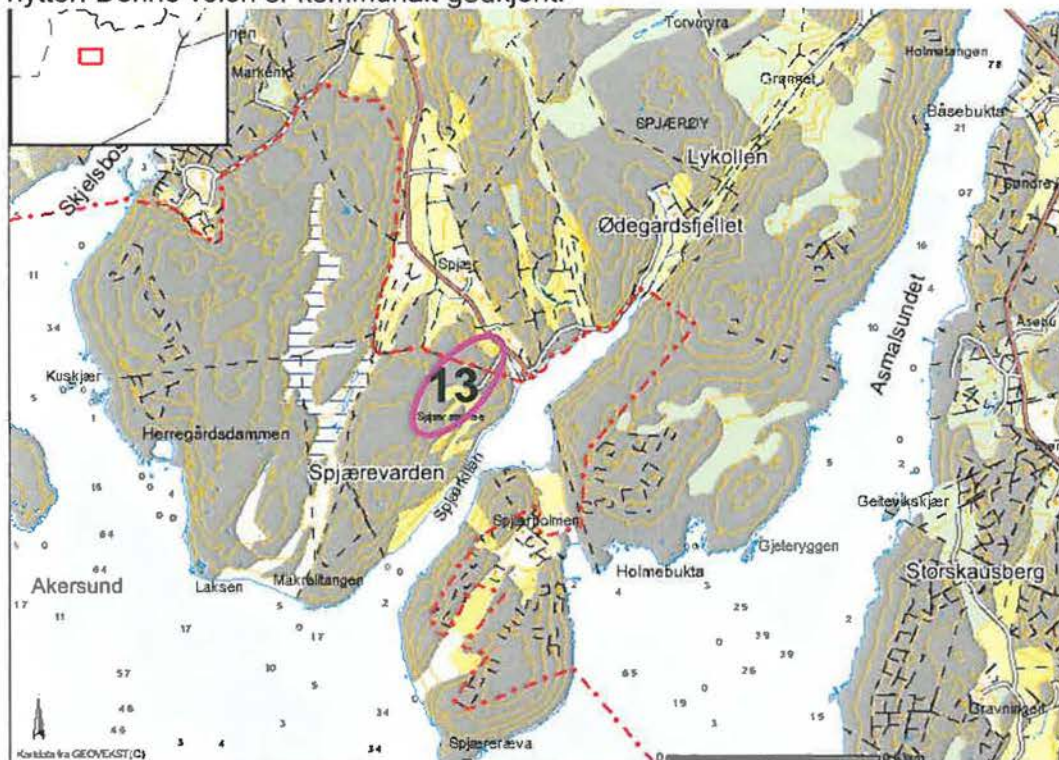
Dette er en kjørbær gressvei som ender i en snuplass. Fra snuplassen går det en gressgrodd traktorsti som løser seg opp i mindre stier. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.



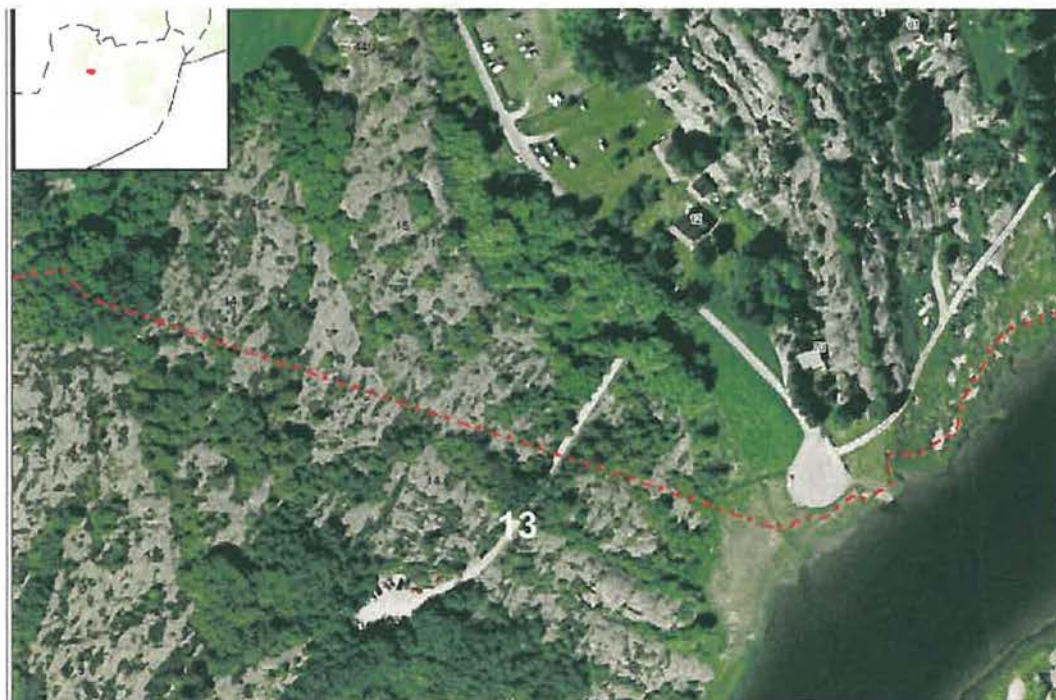
Figur 3-14: Ortofoto som viser adkomstveiene betegnet som nr 11 og 12 i denne utredningen. [kilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.13 Vei nr 13

Veien ligger på Spjørøy. Den har utspring fra fv485 ved Spjærkilen og ender i en parkeringsplass til offentlig friområde, dette er ikke en privat parkeringsplass til hytter. Denne veien er kommunalt godkjent.



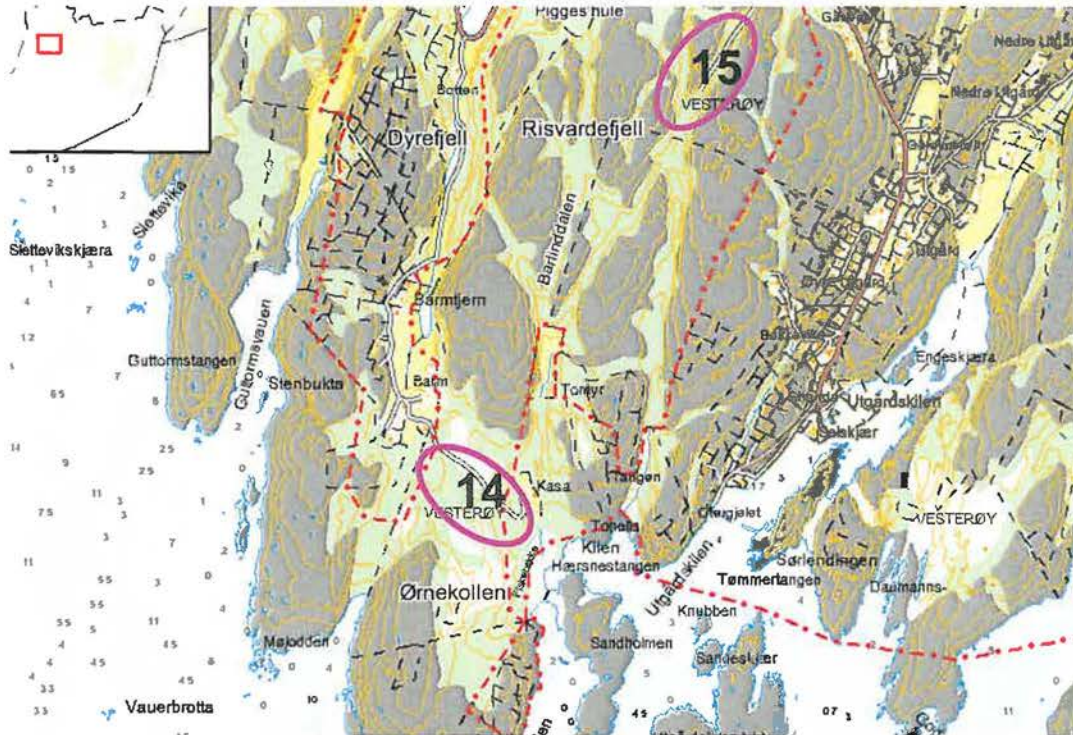
Figur 3-15: Kartet viser veien betegnet som nr 13 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]



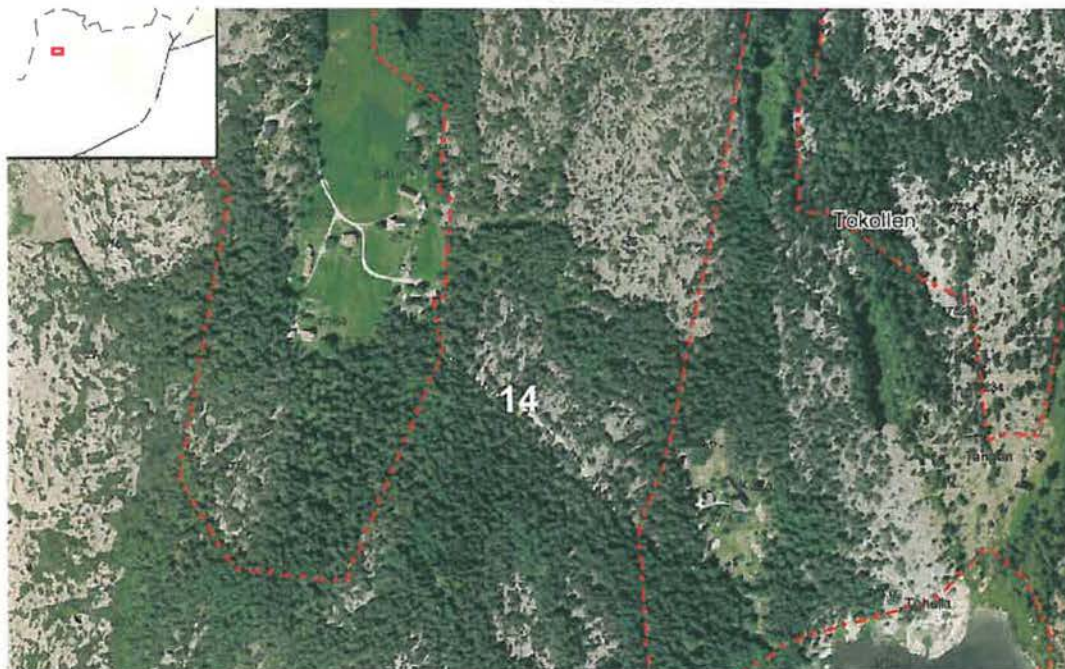
Figur 3-16: Ortofoto som viser adkomstveien betegnet som vei nr 13 i denne utredningen, og som ender i en parkeringsplass. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.14 Vei nr 14

Veien ligger på Vesterøy. Den har utspring fra fv473 og ender ved en bolig på eiendommen med gnr/bnr 47/4,6. Eiendommen ligger i sin helhet utenfor planområdet, men ca 300 meter av adkomstveien ligger innenfor planområdet, slik som kartskissen under viser. Denne veien er kommunalt godkjent.



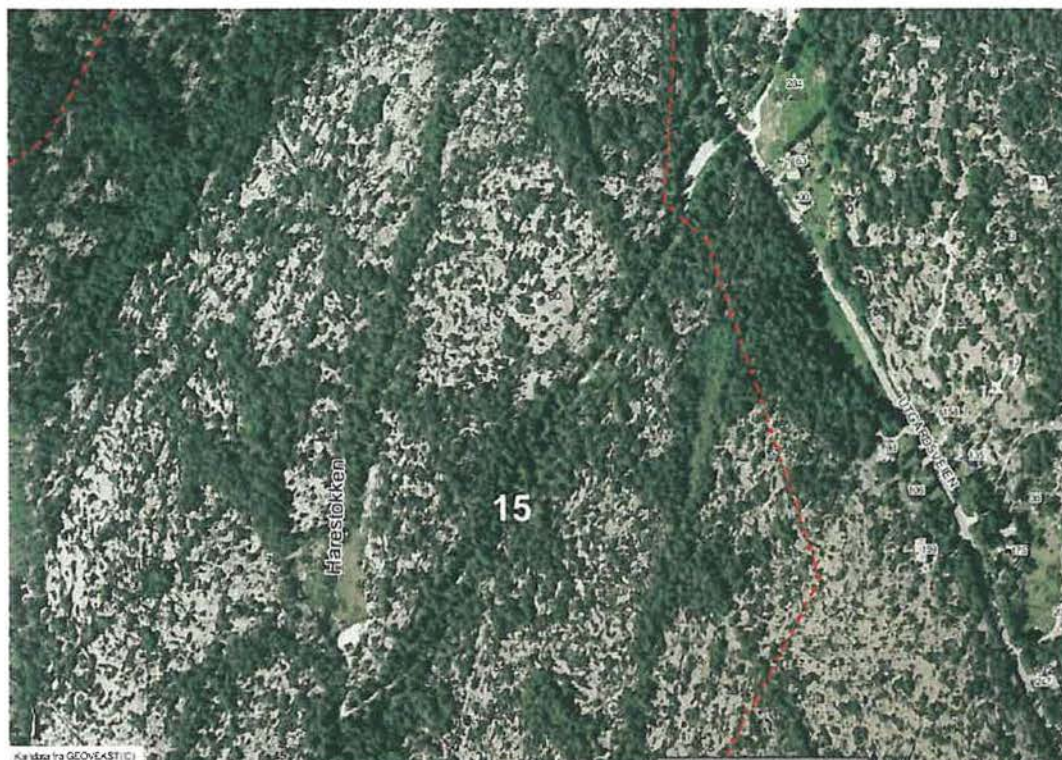
Figur 3-17: Kartet viser veien betegnet som nr 14 og 15 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]



Figur 3-18: Ortofoto som adkomstveien betegnet som vei nr 14 i denne utredningen. Veien ender i eiendommen med gnr/bnr 47/4,6 [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.15 Vei nr 15

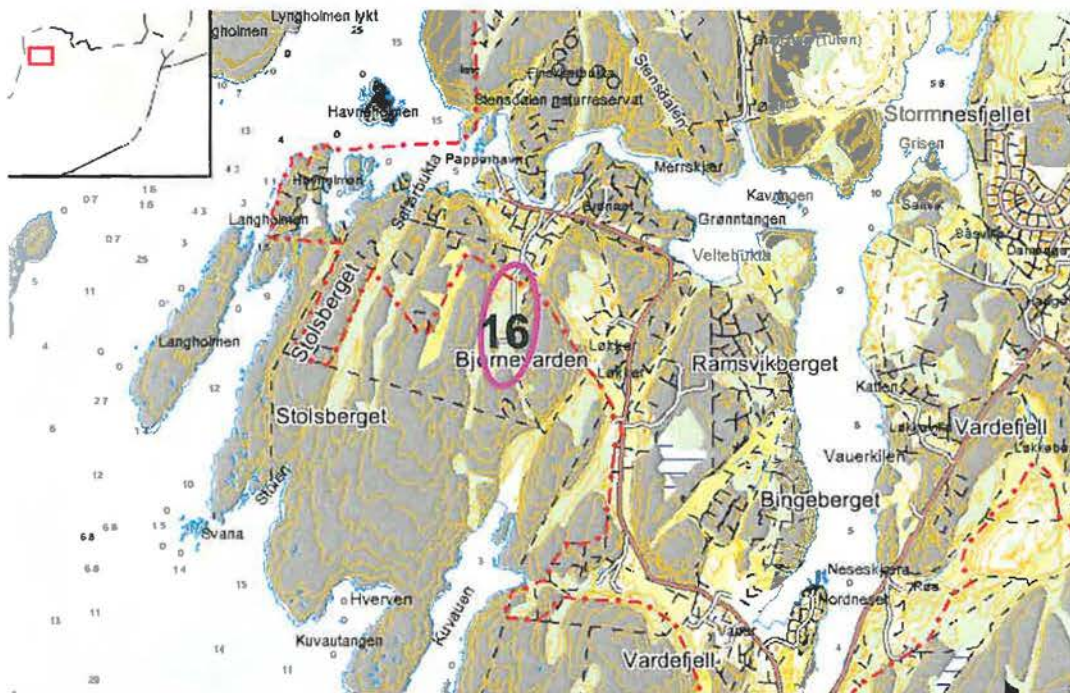
Denne veien har utspring fra fv475 og er adkomstvei til skytebanen som disponeres av Hvaler jeger og fisk. Nærmest fv475 er det etablert en parkeringsplass, og vegen videre ned til skytebanen er stengt med kjetting. Denne veien er kommunalt godkjent.



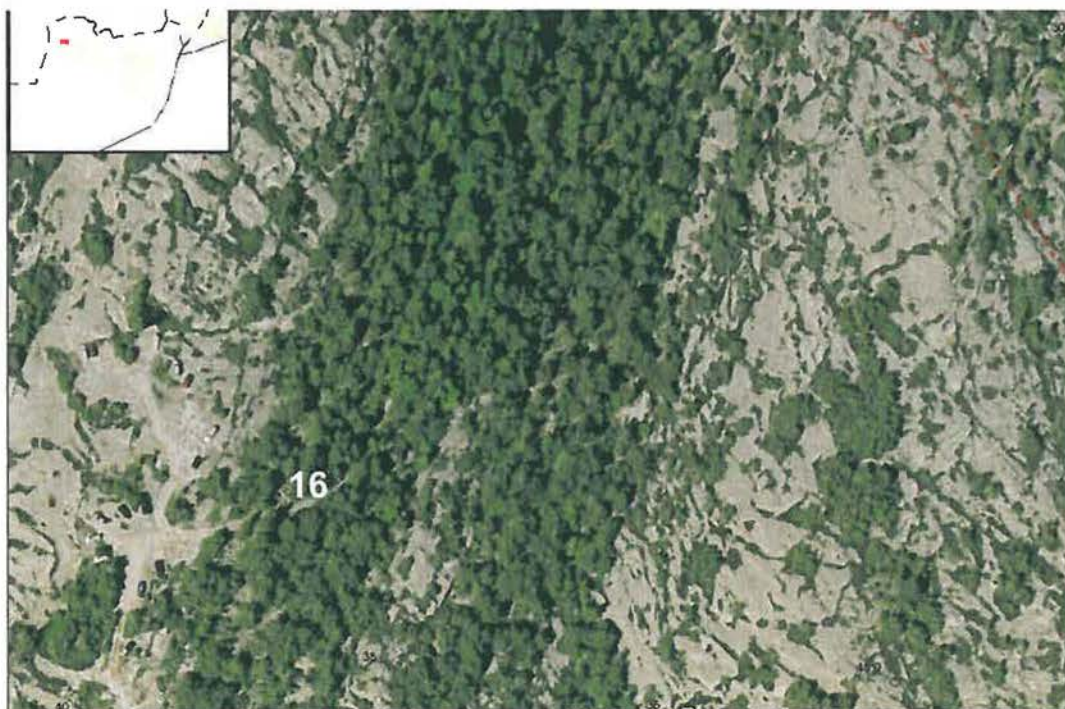
Figur 3-19: Ortofoto som adkomstveien betegnet som vei nr 15 i denne utredningen. Veien ender i en skytebane. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

3.2.16 Vei nr 16

Veien ligger på Vesterøy. Den har utspring fra fv473 og er adkomsvei til flere boliger/hytter. Veien ender i parkeringsplass, og er stengt med kjetting rett ved boligeiendommen 48/177. Denne veien er opprinnelig et gammelt tråkk som i dag brukes som landbruksvei.



Figur 3-20: Kartet viser veien betegnet som nr 16 i denne utredningen. [Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]



Figur 3-21: Ortofoto som viser adkomstveien betegnet som vei nr 16 i denne utredningen. Veien ender i parkeringsplasser.[Kartkilde: Fylkesmannen i Østfold – Kartinnsyn]

4. KONSEKVENSER AV 0-ALTERNATIVET

Utgangspunktet for 0-alternativet er dagens situasjon beskrevet i kapittel 3. 0 - alternativet er her definert som hvordan motorferdsel på land vil utvikle seg de nærmeste 5-10 år med dagens bestemmelser.

4.1 Nyttetransport

Nyttetraffikk er her definert som trafikk i forbindelse med nødvendig vedlikehold av beiter, gjerder, drenering/grøfter, vedhogst og lignende.

Det antas at nyttetraffikken ikke vil bli vesentlig endret i løpet av 5-10 år. Færre beitedyr resulterer i at kulturenger gror igjen. Dette kan resultere i økt behov for å vedlikeholde disse engene maskinelt, dvs økning av motorisert ferdsel.

4.2 Beboer- og fritidstransport

Hvaler kommune beskriver i Kommuneplanens arealdel at de har som målsetning å øke Hvalers befolkning til inntill 5000 innbyggere. Det er i dag ca 3700 fastboende. For å kunne oppnå dette innenfor planperioden er det anslått et behov for 40-50 nye boliger per år. Dette vil i stor grad måtte skje ved nybygging, men et potensiale ligger også i bruksendring av fritidsbebyggelsen. Dette vil ha liten betydning for planområdet.

Hvaler kommune inngår nå, i samarbeid med Fredrikstad og Sarpsborg, i fylkesdelplanen Areal og transportplan – nedre Glomma (ATPNG). Målet med ATPNG er å fortsette en langsiktig snuoperasjon basert på de rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Dette innebærer mer konsentrert utbygging og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og utbyggingsmønster.

ATPNG legger derfor opp til at byenes naturlige sentra og den regionale senterstrukturen må styrkes. I Hvaler kommune er følgende steder definert som lokalsentra:

- Skjærhalden (kommunesentrum)
- Rød
- Ødegården
- Hauge

I planperioden legges følgende utbyggingsfordeling til grunn:

- Minst 75% av boligbyggingen skal skje som fortetting og i regulerte områder i tilknytning til definerte lokalsentra.
- Inntill 20 % boligbyggingen kan skje i tilknytning til grendesentra og som utfylling i eksisterende boligområder.
- Inntil 5% boligbyggingen kan skje som spredt bebyggelse (i LNF-områder).

Kommuneplanen setter ikke av nye arealer til hyttebebyggelse.

Økt bosetting gir økt transportbehov. Økt bosetting gir også sannsynligvis større press på utfartsteder som badestender og andre friluftsområder. Dette vil gi noe større slitasje på eksisterende infrastruktur og større behov for vedlikehold. Fjerning av bom og vernetiltaket kan gi større press fra fritidsbesøkende. Dette antas også å gi konsekvenser for de private veiene og kjørbare stier/traktorveier som er vurdert i denne utredningen (trafikk tall for de private veiene er mangelfullt).

Kjøring med 4-hjuls motorsykkel er en økende tendens på Hvaler, og da ikke bare på kjørbare stier og veier, men også fritt i terrenget. Dette gir slitasje på sårbar natur.

5. KONSEKVENSER AV VERNEBESTEMMELSENE

5.1 Vernebestemmelsene

Det henvises til eget dokument for en fullstendig gjengivelse av forslag til vernebestemmelser.

For motorferdsel på land er følgende bestemmelser foreslått:

§ 6 Motorferdsel

6.1 Forbud mot motorferdsel

- a) Motorferdsel er forbudt på land, på is og i lufta under 300 meter.
- b) I en sone på 100 m fra land er høyeste tillatt hastighet 5 knop (sone E-alt.1)

6.2 Bestemmelsene i pkt 6.1 er ikke til hinder for:

- a) Motorferdsel med militær operativ virksomhet, politi-, rednings-, brannvern-, skjøtsel-, oppsyns- og forvaltningsoppgaver.
- b) Motorferdsel i forbindelse med yrkesfiske.

6.3 Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til:

- a) Øvingskjøring til formål nevnt i 6.2
- b) Bruk av motorisert kjøretøy for vedlikehold av beiter, gjerder, drenering/grøfter, vedhogst o.l.
- c) Bruk av luftfartøy eller bruk av kjøretøy på lovlige etablerte veier for transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger, klopper o.l.
- d) Bruk av beltegående "elgtrekk" til uttransport av elgslakt.

Det bemerkes at forslag til vernebestemmelser for Hvaler nasjonalpark *ikke* innebærer standardbestemmelsen for nasjonalpark, "all motorisert ferdsel forbudt".

5.1.1 Konsekvenser for nyttetraffic

Nyttetraffic er her definert som traffic i forbindelse med nødvendig vedlikehold av beiter, gjerder, drenering/grøfter, vedhogst og lignende.

Vernebestemmelsene gir adgang til motorisert traffic knyttet til nyttetraffic som beskrevet over, etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

5.1.2 Konsekvenser for beboer- og fritidstrafikk

Vernebestemmelsene gir ikke adgang til motorisert ferdsel fra for eksempel badegjester, turgåere innenfor verneområdet, heller ikke vanlig motorisert ferdsel til/fra bolig/hytter. Det kan gis tillatelse fra forvaltningsmyndigheten til motorferdsel på lovlige etablerte veier for transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger, klopper o.l.

Vei nr 1:

Veien ender innenfor nasjonalparkgrensen, og er adkomstvei til badestranden og til servicebygget ved Storesand. Denne veien kan da ikke benyttes til motorferdsel med unntak av motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: stor negativ konsekvens

Vei nr 2:

Veien ender innenfor nasjonalparkgrensen. Denne veien er adkomstvei til flere hytter / boliger, men den delen som fungerer som adkomstvei til eiendommene kommer ikke innenfor verneforslagets område, heller ikke eiendommene. Den delen av veien som ligger innenfor nasjonalparkgrensen ligger syd for bebyggelsen og er adkomstvei til stranden. Det betyr at ingen av hyttene / boligene som har denne veien som adkomstvei vil bli berørt av tiltaket, og kan fortsatt benytte adkomstveien til sine hytter / boliger som i dag.

Konsekvensgradering: middels negativ konsekvens

Vei nr 3:

Veien ender innenfor nasjonalparkgrensen. Innenfor planområdet ligger eiendommen med gnr/bnr 23/142. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne hytta, unntak er motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: liten negativ konsekvens

Vei nr 4:

Veien går i sin helhet i tunnel innenfor nasjonalparkgrensen og blir ikke berørt av vernebestemmelsene.

Konsekvensgradering: ingen konsekvens

Vei nr 5:

Veien er en adkomstvei til hytter som ligger innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne hytta, unntak er motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: liten negativ konsekvens

Vei nr 6:

Dette er en grasgrodd sti/traktorvei. Veien ligger innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel på denne veien.

Konsekvensgradering: liten negativ konsekvens

Vei nr 7:

En kort strekning av denne veien, ca 40 meter går gjennom nasjonalparkgrensen og er adkomst til en parkeringsplass som også ligger innenfor verneområdet. Dersom

området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel på denne veien, det samme gjelder for parkeringsplassen.

Konsekvensgradering: stor negativ konsekvens

Vei nr. 8:

Denne veien er adkomstvei for hytte med gnr/bnr 36/68,71. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne eiendommen (hytta), unntak er motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: liten negativ konsekvens

Vei nr 9:

Denne traktorveien benyttes som hytteadkomst og ligger innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne eiendommen, unntak er motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: middels negativ konsekvens

Vei nr 10:

Denne traktorveien benyttes som hytteadkomst og ligger innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne eiendommen, unntak er motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: middels negativ konsekvens

Vei nr 11:

Denne veien benyttes som hytteadkomst og ligger innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne eiendommen, unntak er motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: middels negativ konsekvens

Vei nr 12:

Denne veien ender i en snuplass innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel på denne veien.

Konsekvensgradering: liten negativ konsekvens

Vei nr 13:

Veien ender innenfor nasjonalparkgrensen og leder fram til en parkeringsplass til offentlig friområde. Forslag til vernebestemmelser resulterer i at veien ikke kan benyttes til motorisert ferdsel, det samme gjelder parkeringsplassen.

Konsekvensgradering: stor negativ konsekvens

Vei nr 14:

Denne veien går igjennom et område som er innenfor nasjonalparkgrensen. Veien er adkomstvei til eiendommen med gnr/bnr 47/4,6. Dersom området innenfor nasjonalparkgrensen avsettes til verneområdet blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til denne hytta, unntak av motorisert ferdsel i forbindelse med transport av materialer til vedlikehold og byggearbeid på hytter og andre bygninger etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Konsekvensgradering: stor negativ konsekvens

Vei nr 15:

Denne veien er adkomst vei til en skytebane. Dersom området avsettes til verneområde blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til skytebanen.

Konsekvensgradering: stor negativ konsekvens

Vei nr 16:

Denne veien ender innenfor nasjonalparkgrensen. Veien er adkomstvei til flere hytter / boliger og ender i en parkeringsplass. Ingen av eiendommene ligger innenfor nasjonalparkgrensen, og deres adkomstmuligheter til / fra eiendommene blir ikke berørt. Parkeringsplassen ligger innenfor nasjonalparkgrensen. Dersom området innenfor nasjonalparkgrensen avsettes til verneområdet blir det ikke tillatt med motorisert ferdsel til/fra parkeringsplassen.

Konsekvensgradering: middels negativ konsekvens

Felles for alle veiene:

Vernebestemmelsene gir adgang til motorisert trafikk knyttet til nyttetraffic som beskrevet over, etter tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

6. OPPSUMMERING OG FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK

6.1 Oppsummering

Innenfor planområdet for nasjonalparken er det registrert 16 veier eller kjørbare traktorveier / stier.

Vei nr 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11 og 14 er adkomstvei for eiendommer som blir berørt av forslag om nytt verneområde ved at det ikke blir tillatt med motorisert ferdsel fram til disse eiendommene.

Veiene nr 1, 2, 6, 12, 13, 15 og 16 er adkomstveier til bl.a. friluftsområder / badestrand / parkeringsplass / skytebane, og blir berørt av forslag om nytt verneområde, det betyr at disse ikke vil kunne benyttes til motorisert ferdsel.

6.2 Avbøtende tiltak

For å redusere ulempene ved å innføre de foreslåtte nye verneområdene foreslås følgende avbøtende tiltak:

- Flytte grensen slik at vei nr 7 og 8 fortsatt kan benyttes til motorisert ferdsel fram til henholdsvis parkeringsplass og hytte.
- Utarbeidelse av nye parkeringsplasser i utkanten av verneområdene for å erstatte de parkeringsmulighetene som forsvinner som følge av verneforslaget.

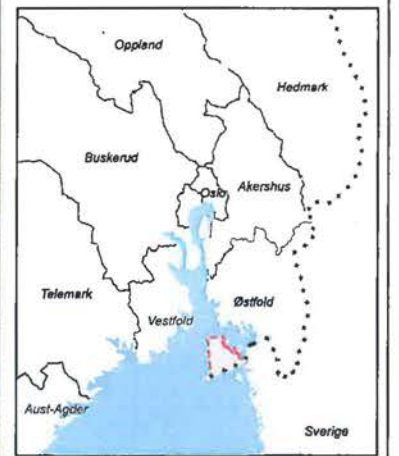
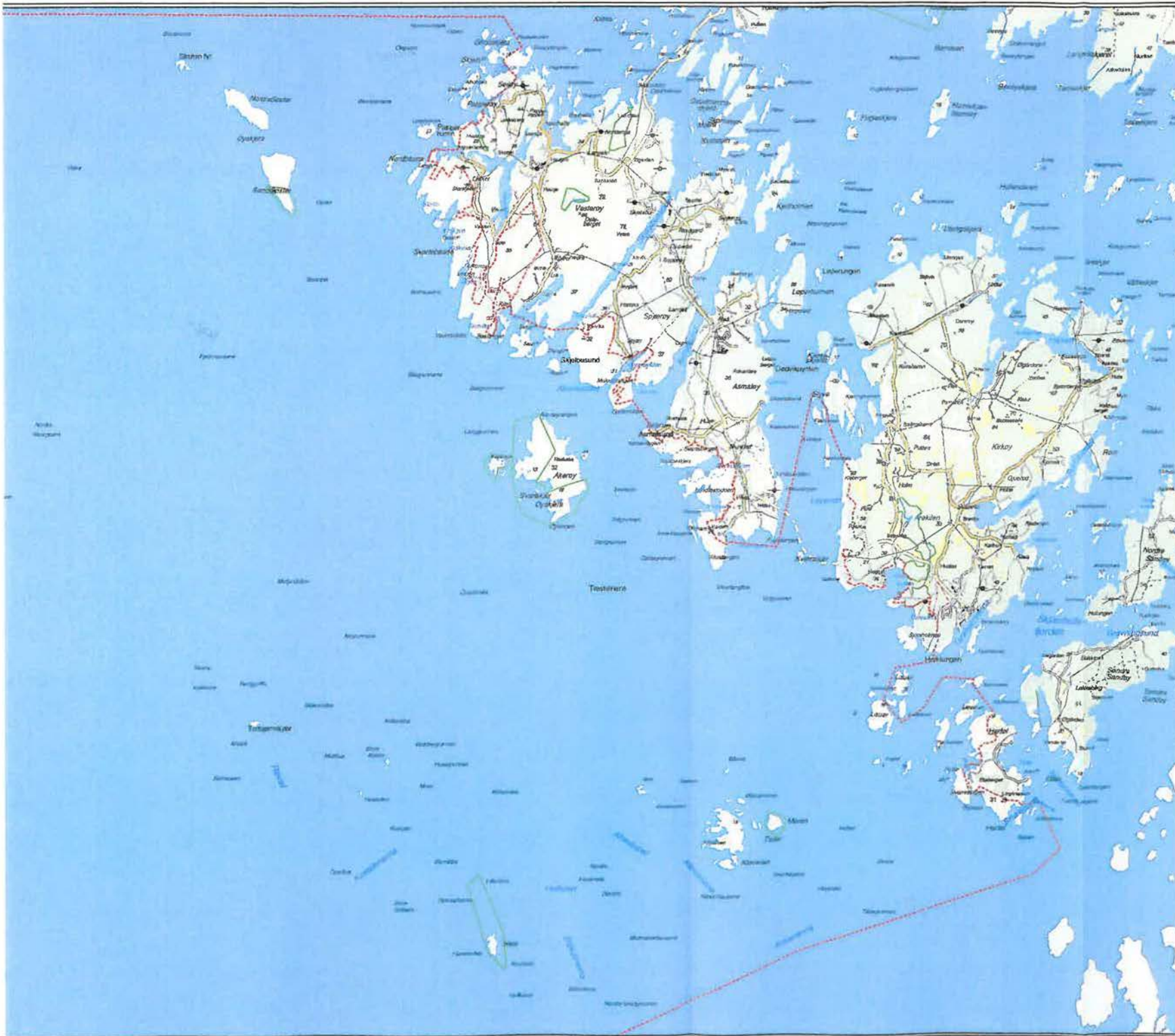
7. KILDER

- www.hvaler.kommune.no
- Hvaler kommunes kommuneplan, arealdelen
- www.fylkesmannen.no/fmt_hoved.asp?q23639=x&q23638=x&qid=23640&tgid=23638
- Fylkesmannens striregistrering, sommer 2005.
- Hvaler kommune v/ Bernt Larsen (telefonsamtaler)

8. VEDLEGG

1. Kart som viser planområdet

Verneforslag Ytre Hvaler nasjonalpark



Grunnlagsdata

- Utredningsområde / planområde
- Tettbebyggelse
- Skogsområde
- Dykket mark
- Myr
- Eksisterende naturreservat
- Hav
- Innsjø/tjern
- Elv / Bekk
- Kraftlinje
- Riksveg
- Fylkesveg
- Kommunal veg
- Privat veg
- Traktorveg
- Lysløype

1:75 000

Kilometer

Datum, Koord.sys: UTM 33 - WGS84
Ekvidistanse 20 m
Kartgrunnlag: © NorgeData, bildeleilnummer GV-L 91

Ytre Hvaler nasjonalpark

**Konsekvenser for
motorferdsel til sjøs**

Utført av SWECO Grøner AS
på oppdrag fra Fylkesmannen i Østfold

RAPPORT

Rapport nr.: 138691 – 7b / 2005	Oppdrag nr.: 138691	Dato: 15.12.2005	
Oppdragsnavn: Ytre Hvaler nasjonalpark			
Kunde: Fylkesmannen i Østfold			
<p>Ytre Hvaler nasjonalpark Konsekvenser for motorferdsel til sjøs</p>			
Emneord: Hvaler, fritidsbåter, skip, sikkerhet, fart, ferdsel			
Sammendrag: Denne utredningen tar for seg hvilke konsekvenser forslag til vernebestemmelser for Ytre Hvaler nasjonalpark vil få for motorferdsel til sjøs. Det er fokus på fritidsbåttrafikk i området, men også større skipstrafikk vurderes.			
	Rev.:	Dato:	Sign.:
Utarbeidet av: Tommy Johnsen	R1	10.11.2005	
Kontrollert av: Ingunn Biørnstad		15.12.05	
Oppdragsansvarlig: Elise Førde	Oppdragsleder / avd.: Ingunn Biørnstad / Miljørådgiving		

SAMMENDRAG

Beskrivelse av området

Området som planlegges vernet som nasjonalpark har en fritidsbåttrafikk som er stor i nasjonal målestokk. Båter som bruker området har i stor grad en "lokal" opprinnelse, over 50% fra Østfold. Utover havene i området er de viktigste utfartsstedene for båt innenfor nasjonalparkgrensen Fredagshølet, Alholmen, Akerøya, Tisler og Herføl.

Oppsummering av konsekvenser

Tabellen under oppsummerer konsekvensene av 0-alternativet og vernebestemmelsene for ulike typer båter og mht til de tre vurderingstemaene bruk, sikkerhet og komfort (i naturhavner).

	Bruk		Sikkerhet		Komfort	
	0-alt.	Nasj park	0-alt.	Nasj park	0-alt.	Nasj park
Fritidsbåter	Liten negativ	Liten positiv	Liten negativ	Stor positiv	Liten negativ	Middels positiv
Charterbåter	Ingen	Middels positiv	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
Handelsskip, fiskebåter og ferger	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

Konsekvenser av 0-alternativet

0-alternativet, mao. utviklingen i motorferdsel til sjøs i Ytre Hvaler skjærgården uten innføring av nasjonalpark, vurderes å forbli omtrent som i dag. En viss utvikling i form av flere og større båter må imidlertid forventes. I tillegg oppleves utviklingen i kunnskap om og holdninger til det å ferdes på sjøen å være negativ. Økt trafikk vil medføre et større press på utfartssteder og havner, med de negative konsekvenser dette innebærer med hensyn på kapasitetsproblemer i høysesongen og forstyrrelser for de som søker stillhet og ro. Kombinert med økende mangel på sjøveit vil utviklingen forsterkes og i tillegg innebære redusert sikkerhet i forhold til det å ferdes på sjøen.

0-alternativet vil også høyst sannsynlig innebære en økende grad av vern, spesielt gjennom Oslofjord-verneplanen. Flere områder vil sannsynligvis bli vernet med hensyn på ferdsel i perioder med stor sårbarhet. Aktuelle områder er i liten grad brukt som utfartssteder av båtfolket, allikevel oppleves ytterligere ferdselsbegrensninger som negative. I første rekke fordi de som er brukere av området ønsker å ha *muligheten* til å gå i land når de måtte ønske.

Konsekvenser av nasjonalparkens vernebestemmelser

Få av forslagene til bestemmelser vurderes å gi særlige konsekvenser for ferdsel med fritidsbåter vurdert i forhold til 0-alternativet. Dette fordi vern mot inngrep og regulering av ferdsel er, eller vil bli, i stor grad implementert uavhengig av nasjonalparken (gjennom LNF-områder, eksisterende fuglereservater, utvidelse av Hvaler Havnedistrikt og arbeidet med Oslofjord-verneplanen). Kun mindre øyer og holmer kommer som tillegg i nasjonalparkens foreslått vernebestemmelser. Disse er i liten grad i bruk som utfartssteder for fritidsbåter, men fører likevel til en ytterligere marginal økning i områder med ferdselsbegrensninger, noe som kan oppleves som negativt av de som ferdes i området.

De bestemmelsene som vurderes å gi de største konsekvensene for fritidsbåttrafikken er forslag til fartsbegrensninger. Det foreligger to alternative forslag til fartsbegrensning (maks. 5 knop). Alternativ 1 er en generell 100 m sone fra land innenfor nasjonalparken. Alternativ 2 er utvalgte områder der det er antatt stor båttrafikk og påvirkningen på naturressurser og kulturminner er vurdert som størst.

Fartsbegrensningsalternativ 2 vurderes å gi en større positiv konsekvens enn alternativ 1. De viktigste årsakene til dette er at alternativ 2 vurderes som lettere å håndheve, det inkluderer i mindre grad værutsatte strekninger der det kan være behov for, både av komfort- og sikkerhetsmessige årsaker, å passere i større fart enn 5 knop.

Skip og fiskebåter

Forslag til vernebestemmelser begrenser ikke ferdselen til fiskerifartøy eller større skip (over 24 meter). Tiltaket vurderes derfor til å ikke gi noen konsekvenser for ferdsel med denne typen båter. Det er heller ikke identifisert avbøtende tiltak i form av ytterligere/endrede bestemmelser som vil virke positivt for ferdselen.

Avbøtende tiltak

Forslag til tiltak som kan redusere graden av negative konsekvenser eller øke graden av positive konsekvenser er:

- Fartsbegrensningsalternativ 2 inneholder en strekning som er forholdsvis åpen og kan være meget værutsatt (mellom Bastangen og Langholmsund). Reduser fartsbegrensningsområdet på denne strekningen til kun å omfatte vikene.
- Innføre bestemmelser som hindrer langtidsoppankring i naturhavner i høysesongen.
- Basert på kommuneplanens arealdel er det avsatt et areal til småbåthavn i Ørekroken. Ut fra informasjon og nasjonalparkens grenser kan det virke som om det kan være en konflikt mellom småbåthavnen og nasjonalparkgrensene. Dette bør undersøkes nærmere og grense bør eventuelt justeres til å gå utenom småbåthavnen.

INNHOOLD

1	INNLEDING	1
2	METODE	1
3	STATUSBESKRIVELSE	4
3.1	FISKEFLÅTE	4
3.2	FERGER, CHARTERBÅTER OG TAXIBÅTER	5
3.3	SKIPSFART UNNTATT FERGER	6
3.4	FRTIDSBÅTER	7
3.5	HAVNER FOR FRITIDSBÅTER	9
3.6	STRANDETTINGSPLASSER OG NØDHAVNER	11
3.7	ANKRINGSPLASSER	11
3.8	FARE FOR ULYKKER	12
4	KONSEKVENSER AV 0-ALTERNATIVET	13
4.1	PLANER	13
4.2	FRITIDSBÅTER	14
4.3	CHARTERBÅTER, FISKEBÅTER OG ANNEN SKIPSFART	16
5	KONSEKVENSER AV VERNEBESTEMMELSENE	17
5.1	VERNEBESTEMMELSENE	17
5.2	KONSEKVENSER FOR FRITIDSBÅTER	17
5.2.1	<i>Konsekvenser av vern mot inngrep</i>	17
5.2.2	<i>Konsekvenser av regulering av ferdsel</i>	18
5.2.3	<i>Konsekvenser av fartsbegrensninger</i>	18
5.3	KONSEKVENSER FOR CHARTERBÅTER	19
5.4	KONSEKVENSER FOR ANNEN SKIPSTRAFIKK	20
6	OPPSUMMERING OG FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK	21
6.1	OPPSUMMERING	21
6.2	AVBØTENDE TILTAK	22
7	KILDER	23

VEDLEGG

- Vedlegg 1.** Kart over planområdet
Vedlegg 2. Temakart: Motorferdsel til sjøs
Vedlegg 3. Kart med forslag til soner med fartsbegrensning
Sone E, alt. 1–100 m sone
Sone E, alt. 2 –enkeltområd
Vedlegg 4. Farleder

1 INNLEDING

Denne konsekvensutredningen er laget på oppdrag fra Fylkesmannen i Østfold i forbindelse med utredning av vern av Ytre Hvaler som nasjonalpark. Utredningen dekker temaet Motorferdsel til sjøs. Den inneholder en beskrivelse av dagens situasjon, en vurdering av 0-alternativet og mulige konsekvenser av vernebestemmelser foreslått av Fylkesmannen. Utredningen er gjennomført i henhold til plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredninger.

I det fastlagte utredningsprogrammet for konsekvensutredningen er motorferdsel angitt som ett tema. I selve utredningsarbeidet er det differensiert mellom motorferdsel til sjøs og motorferdsel på land. Denne differensiering er også beholdt ved rapportering. Årsaken til denne delingen av utredningstemaet er at motorferdsel til lands og til vanns, slik det er opplevd i dette prosjektet, i liten grad har noen felles trekk mht. grunnlagsinformasjon, metodikk og kompetanse hos utreder.

Utredningsprogrammet for Ytre Hvaler nasjonalpark er fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning (14.04.05). For Motorferdsel til sjøs er det formulert slik:

All motorferdsel til sjøs skal beskrives (fiskeflåten, skipsfart, småbåter og fritidsbåter). Det bør skilles mellom nyttetraffikk og fritidsbåter. Dagens bruk må beskrives med omfanget av bruken og hvilke områder som er i bruk for de ulike gruppene. I forbindelse med vernearbeidet kan det være aktuelt med restriksjoner i enkelte områder i form av fartsbegrensninger eller totalforbud for motorisert ferdse. Slike områder eksisterer allerede for sjøfuglreservater. Dette fremkommer av alternativene. Faren for skipsulykker og konsekvensene av disse for alternativene skal beskrives. Likeledes strandsettingsplasser for skip i forbindelse med ulykker.

- *Utredningen skal belyse konsekvensene av 0-alternativet og vernealternativet på motorferdselen i utredningsområdet. Knytter det seg spesielle konsekvenser til avgrensede områder innenfor utredningsområdet, skal dette belyses.*
- *Utredningen skal foreslå avbøtende tiltak i forhold til de eventuelle negative konsekvensene som kommer fram i punktet over. Dette kan skje både gjennom utforming av avgrensning og vernebestemmelser.*

Kart over planområdet finnes i vedlegg 1 og i vedlegg 2 finnes et temakart for motorferdsel til sjøs.

2 METODE

Utredningen er gjennomført ved å samle inn innspill om status og utvikling fra lokale og nasjonale organisasjoner med eierskap til motorferdsel til sjøs i området. Herunder, båtforeninger, Kystverket, Hvaler Havnedistrikt, Redningsselskapet, Sjøfartdirektoratet og beredskapsregion Østfold.

Spørreskjema er sendt til 9 båtforeninger i Hvaler/Fredrikstad-området. 1 besvarelse ble mottatt. I tillegg er resultater fra andre lokale undersøkelser samlet inn og benyttet.

Fastsettelse av konsekvensenes omfang og betydning følger prinsippene til Håndbok 140 –ikke prissatte konsekvenser.

Det er ikke kjent at det finnes veiledninger for hvordan konsekvenser utredes spesifikt for dette utredningstemaet spesifikt. Det er derfor etablert en egen tilnærming for denne utredningen. Men i den grad det er mulig ligger Håndbok 140 og DNs håndbok nr. 18-2001 til grunn for metodikken.

Konsekvensgrad er et produkt av verdi på objektet som vurderes og omfanget av effekten på objektet. Objekter i denne utredningen er:

- Bruk (med båt)
- Sikkerhet til sjøs
- Komfort for de som ferdes til sjøs

Verdi

Det første trinnet i konsekvensvurderingen er å beskrive og vurdere temaets status og forutsetninger innenfor det planlagte verneområdet. Fastsettelsen av "verdi" er så langt som mulig basert på dagens bruk/behov uttrykt ved konkrete planer og sannsynligheten for å kunne realisere disse innenfor dagens forvaltningspraksis. Det vil si i et område uten vern.

Verdivurderinger skal gjennomføres på flere nivåer. Avgrensingen av nivåene følger kriterier angitt i tabellen under.

Nivå	Kriterier
Nasjonal verdi	Reisetiden for eksisterende eller potensielle brukere kan være lang.
Regional verdi	Reisetiden for eksisterende eller potensielle brukere er ikke lengre enn at den kan aksepteres for minst et helt dagsopphold
Lokal verdi	Kort eller ingen reiseavstand, området kan nås av brukerne i fritiden etter arbeidstid.

Verdien av områder for motorisert ferdsel til sjøs er fastsatt iht. følgende kriterier:

Verdi-kategori	Svært stor verdi	Stor verdi	Middels verdi	Liten verdi	Ingen/ ubetydelig verdi
Kriterier	Stort besøk i regional målestokk	Stort besøk i regional målestokk	Jevnlig bruk eller potensial for dette	Sjelden i bruk eller potensial for noe bruk	Ingen/ ubetydelig bruk og lite potensial for bruk

Virkning

Omfanget på virkninger er kategorisert på følgende vis:

Omfangs-kategori	Stor positiv virkning	Middels positiv virkning	Liten/ingen virkning	Middels negativ virkning	Stor negativ virkning
Bruk av båt	Stor økning	Moderat økning	Liten/ingen endring	Moderat reduksjon	Stor reduksjon
Sikkerhet	Stor redusert sannsynlighet for tap av menneskeliv	Merkbar redusert sannsynlighet for tap av menneskeliv	Ikke-merkbar endring	Merkbar økt sannsynlighet for tap av menneskeliv	Stor økt sannsynlighet for tap av menneskeliv
Komfort	Store bølger og støy elimineres	Store bølger og støy reduseres	Ikke-merkbar endring	Bølger og støy øker	Stor økning i bølger og støy

Konsekvens

Konsekvensgrad (betydning) er fastlagt etter følgende kombinasjoner av verdi og virkning:

		Virkning				
		Stor positiv	Middels positiv	Ingen/Liten/Moderat	Middels negativ	Stor negativ
Verdi	Svært stor	Svært stor positiv	Stor positiv	Ingen/Liten/middels positiv/negativ	Stor negativ	Svært stor negativ
	Stor	Stor positiv	Stor positiv	Ingen/Liten positiv/negativ	Stor negativ	Stor negativ
	Middels	Stor positiv	Middels positiv	Ingen/Liten positiv/negativ	Middels negativ	Stor negativ
	Liten	Middels positiv	Middels positiv	Ingen	Middels negativ	Middels negativ
	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

I flere vurderingstilfeller kan det være forhold som påvirker konsekvensgraden, men som ikke gir utslag i kategoriseringen. For å skille mellom vernealternativer markeres det alternativet som vurderes som mest positivt eller negativt med henholdsvis et pluss tegn (+) eller minustegn (-).

3 STATUSBESKRIVELSE

3.1 Fiskeflåte

Fiskeridirektoratets statistikk /13/ tilsier at det i 2004 var 80 fiskere (dvs. med fiske som hovedyrke) på Hvaler. I tillegg kommer 32 med fiske som biyrke. Disse fordeler seg på 65 fartøy.

Den viktigste havnen for fiskefartøy på Hvaler er Utgårdskilen. Dette er den største norske fiskehavnen øst for Lindesnes. I tillegg er det mindre fiskehavner fordelt over hele Hvaler.

De viktigste formene for fiske og tilhørende fiskeplasser er:

- Ålefiske (skjer lokalt, hovedsakelig på innsiden av Hvalerøyene).
- Hummerfiske (skjer lokalt på grunnene over hele Hvaler).
- Rekefiske (tråler på dypt vann, under 60 m). Spesielt aktuelt i dypvannsrenna som strekker seg fra Tisler og nordover på utsiden av Akerøya og videre ut rundt Torbjørnskjær.
- Annet fiske (foregår i samme områder som rekefiske).

Størsteparten av ferdselen til de større fiskefartøyene vil gå mellom Utgårdskilden og dypvannsområdet beskrevet for rekefiske og annet fiske. Mindre båter benyttes for åle- og hummerfiske. Ferdselen går hovedsakelig mellom båtenes hjemmehavn og fiskeplass.

Når det gjelder selve motorferdselen med fiskebåt mellom havn og fiskeplass så sier forslag til vernebestemmelser for nasjonalparken, under regulering av ferdsel (kap. 5.4) :

Ferdsel ved utøvelse av fiske i samsvar med gjeldende lovverk for manntallsførte yrkesfiskere og registrerte laksefiskere med fast redskap er unntatt for forbudet.

videre, under motorferdsel (kap. 6):

*Bestemmelsen i pkt . 6.1 er ikke til hindre for:
b) Motorferdsel i forbindelse med yrkesfiske.*

Fiskeri er eget utredningstema for konsekvensutredningen av Ytre Hvaler Nasjonalpark. Det henvises derfor til egen utredningsrapport for dette tema.

3.2 Ferger, charterbåter og taxibåter

Det er flere ferger, charterbåter og taxibåter som opererer i skjærgården på Ytre Hvaler. Identifiserte båter, ruter og omfang er gitt i Tabell 1. Informasjon er hentet fra ruteinformasjon og kontakt med eierselskaper.

Totalt er det identifisert en stor ferge (Colorlines Sandefjord-Strømstad), 2 lokalfergeruter, 5 charterbåter og 4 taxibåter som opererer i området.

Tabell 1 Ferger ytre Hvaler

Selskap/Ferger	Rute	Omfang	Berørt område av nasjonalpark
Colorline	Sandefjord - Strømstad	10 passeringer daglig	Seiler på innsiden av Tisler og Torbjørnskjær
Hvalerfergene	Skjærhalden og øyene utenfor	19 avganger daglig sommerstid	Herføl og Lauer
MS Sagasund og MS Fredrikshald	Charter (Ruten Fredrikstad – Strømstad berører ikke Ytre Hvaler)	1 passering pr uke (meget sjelden ligger båten i ro i området)	Ut v/ Skjærhalden, utsiden av Kirkøy og inn Løperen
MS Veslø II	Skjærhalden - Strømstad	6 t/r avganger per uke sommer/høst og 3 vår	Berører ikke nasjonalparken
MS Falkungen	Charter	Ligger meget sjelden i ro i området. Området kan benyttes på rolige dager/tider. Ingen ilandstigning.	Utsiden av Vesterøy mellom Løperen og Krokstadfjorden
MS Skjærhalden	Charter	Seiler enkelte turer til Bukta, Papper og Løperen. Meget sjelden på utsiden av Hvaler (1 gang i 2005). Ingen ilandstigning.	Papper og ytre del av Løperen
Hollungen -MB Hollungen*	Charter	12-15 turer per år totalt. Væravhengig om området for nasjonalpark benyttes. Sjelden ilandstigning på festningsholmen på Akerøya.	Seiling i hele området
Taxibåter	Taxi	4 stk. som opererer i området.	Transport til og fra hyttene og steder med overnatting

* Det bemerkes at Hollungen AS har enda en båt klar til bruk til charter og at det er planer om bruk av undervannkamera vha. ROV (Remotely Operated Vehicle) i tilknytning til denne båten.

Verdi for ferger, charterbåter og taxibåter

Området som er foreslått vernet som nasjonalpark har stor verdi for charterbåter og taxibåter på lokalt nivå. For ferger har området middels verdi på regionalt nivå.

3.3 Skipsfart unntatt ferger

Med skipsfart regnes båter over 24 meters lengde (www.Kystverket.no). Kystverket registrerer alle slike skip, som skal seile etter fastlagde farleder. Farledene i området er vist i vedlegg 4 /2/.

Tallene under viser antall skip i august 2005 /4/ . Fergetrafikk på Hvalerøyene og Strømstad – Sandefjord er ikke inkludert. Mindre taubåter som tidvis seiler i området (tidvis utenfor farledene) er heller ikke inkludert.

• Inn Løperen fra vest:	87
• Inn Løperen fra nord, inkludert Søsterløpet:	49
• Ut Løperen mot vest:	84
• Ut Løperen mot nord, inkludert Søsterløpet:	34
• Inn Iddefjorden (Sekken) fra nord	35
• Ut Iddefjorden (Sekken)	32
• Inn til Fredrikstad via Kjøkøysundet	29
• Ut fra Fredrikstad via Kjøkøysundet	22
• Inn og ut Vesterelva – til/fra Fredrikstad området	10

Trafikk til/fra Løperen går i et antall av maks. 20 pr. mnd via Kosterfjorden.

Da det meste av trafikken er relatert til landbasert industri- og næringsvirksomhet vurderes trafikken som forholdsvis jevn over året. På bakgrunn av dette beregnes det å seile 2640 skip gjennom Løperen per år.

Verdi for skipsfart

Området som er foreslått vernet som nasjonalpark har svært stor verdi for skipsfart på nasjonalt nivå.

3.4 Fritidsbåter

Antall båter

Som fritidsbåter regnes alle båter som ikke regnes som skipsfart, fiskebåter eller annen båter for annen nyttrafikk. Dvs. båter under 24 m og som ikke går i nyttrafikk eller er registrert som fiskebåter. Dette inkluderer et vidt spekter av båter fra store cabincruisere og motoriserte seilbåter med mange overnattingsplasser til små åpne landstedsbåter.

Fritidsbåttrafikken rundt Hvaler-øyene er meget stor sett i et norsk perspektiv. Dette både fordi det er et attraktivt utfartsområde i seg selv og fordi det fungerer som gjennomfartsområde for båttrafikk til/fra den svenske vestkysten.

Det er ikke gjennomført formelle tellinger som gir antall båter, men det foreligger informasjon som kan fungere som indikatorer.

Antall fritidsbåter registrert gjennom småbåtregisteret i Østfold og kommunene rundt Ytre Hvaler (Hvaler, Fredrikstad og Halden) er vist i tabellen under. Merk at dette ikke er det reelle antallet, men antall *registrerte*. Det er ikke tilgjengelig informasjon om andelen som er registrert.

Merk også at i småbåtregisteret så defineres fritids- og småbåter som enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann og som har en største lengde på inntil 15 meter. Er båten 15 m eller lenger er den registreringspliktig i Skipsregisteret NOR. Innledningsvis i dette kapittelet ble fritidsbåter definert som båter under 24 m. Med andre ord fanges ikke fritidsbåter mellom 15 og 24 m opp av småbåtregisterets tall. Det har ikke vært mulig å finne statistikk på antallet fritidsbåter i denne kategorien da de ikke er mulig å skille fritidsbåter over 15 m fra andre båter (slepebåter, fiskebåter osv.).

Med andre ord vil det reelle antallet fritidsbåter være en del større enn hva som oppgis i Tabell 2.

Tabell 2 Antall båter i småbåtregistret /8/

Område	Antall båter
Østfold	21700
Hvaler	4500
Fredrikstad	9000
Halden	2500
Sarpsborg	4539

En annen indikator er antall båter som passerer/besøker Herføl Marina. Herføl Marina er siste tankingsmulighet før svenskekysten, hvor dieselpriene er høyere, og er derfor en populær tankingsplass. Videre er renna utenfor marinaen "normal" led til/fra svenskekysten for fritidsbåter. En stor andel av båtene som befinner seg i Ytre Hvaler-skjærgården vil derfor seile innom og/eller forbi marinaen. Informasjon om passeringer og besøk er gitt av marinaen /7/. Marinaen gjennomførte uformelle tellinger på begynnelsen av 90-tallet. Det ble da telt opp til 300 båtpasseringer per time i Herfølrenna i høysesongen. Siden den tid har båttrafikken økt jevnlige. Basert på antall innslag på kassa estimeres antall båter som besøkte marinaen i høysesongen i 2005 å være 200-300 båter per døgn.

En tredje indikator er telling av antall båter på populære utfartssteder innenfor nasjonalparken. Data for dette er mottatt av Skjærgårdstjenesten på Hvaler for sommeren 2005 /6/. Skjærgårdstjenesten utfører tellinger på sine runder. Tabellen under viser omfanget på 13 utfartssteder. Merk at tellinger kun utføres på hverdager. Trafikken vil antagelig være større i helgene. Maksimaltellingene vurderes å være noe lavere enn det reelle maksimalbesøket for eksempel ved en godværs helg i juli. Man ser også at antall båter øker fra år til år.

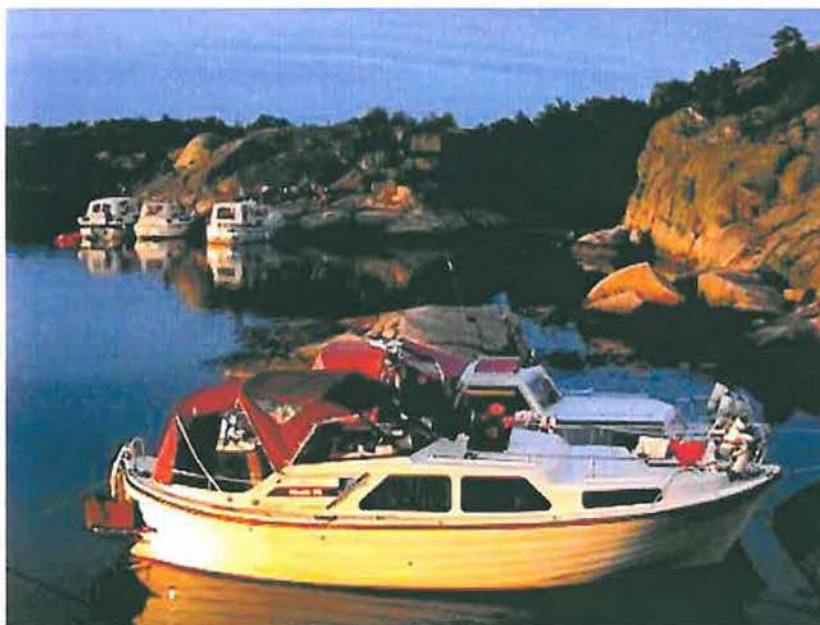
Tabell 3 Antall fritidsbåter ved utfartssteder innenfor nasjonalpark på Hvaler /6/

Sted	Antall båter (snitt 2005)	Antall båter (maks 2005)	Sum tellinger 2005	Sum tellinger 2004	Sum tellinger 2003	Sum tellinger 2002	Sum tellinger 2001	Sum tellinger 2000
Gylte (Herføl)	5	9	54	51	69	25	11	30
Kaffebukta (Herføl)	3	9	39	76	68	49	32	39
Tisler	8	28	98					
Akerøya	9	25	102					
Kuvauen	1	2	6	0	2	3	0	6
Langholmen	2	3	6	12	9	7	1	12
Havnholmen	1	2	10	15	18	7	3	9
Alholmen Sør	3	10	31	14	28	16	6	13
Alholmen Nord	7	15	138	119	183	104	81	113
Fredagshølet Sør	6	30	80	14	28	16	6	13
Fredagshølet Midt	8	36	152	116	130	110	132	56
Fredagshølet Nord	13	37	251	226	192	232	245	201

Utfartsområder

Utfartsområder innenfor nasjonalpark-området er gitt av Tabell 3. De mest attraktive utfartsområdene for fritidsbåter innenfor nasjonalparkområdet er i følge tallene i tabellen og utsagn fra Hvaler Havnedistrikt /3/; Fredagshølet/Alholmen, Akerøy, Tisler og Herføl.

Alle disse områdene er foreslått som områder med fartsbegrensning i fartsbegrensningsalternativ 2. Figur 1 viser bilde fra Fredagshølet.



Figur 1 Bilde fra Fredagshølet

Ferdselsrutene ut til disse utfartstedene er hovedsakelig fra de store havnene på Hvaler (Skjærhalden/Herføl Marina, Edholmen, Nedgården), fra Fredrikstad, Sarpsborg, Halden, nordfra fra øvrige steder langs Oslofjorden og noe fra Telemarkskysten i vest.

Hvem er brukerne?

Spesifisering av hvem som er fritidsbåtbrukere i Hvaler-skjærgården er basert på en undersøkelse utført av selskapet Reiselivsrådgivning i 2001 /14/.

En spesielt viktig observasjon fra denne undersøkelsen var at det største opplevde problemet for båtfolket på Hvaler var å finne steder der det er stillhet og ro.

Spørreundersøkelse gjennomført bl.a. på Hvaler avdekket også følgende vedrørende båtfolket på Hvaler:

- Hovedsakelig nordmenn (96%)
- 57% er 45-66 år. 34% er 25-44 år. Dette er en høyere alder enn hva som er identifisert for andre steder i Oslofjorden (Asker/Bærum og Drammen/Hurum).
- 57% er fra Østfold. 30% fra Oslo/Akershus. Dette er en høy andel "lokale" brukere sammenlignet med andre områder.
- Omtrent halvparten er på ferietur (mer enn 4 dager). Av disse tilbringes i snitt 5 av 11 båtferiedager på Hvaler.
- I snitt 3,3 personer per båt.
- 92% eier båten de benytter
- På Hvaler er det en større andel som har vært båteiere i over 20 år (36%) enn i de andre undersøkte områdene.
- Mange store båter (38% av båtene er over 31 fot). Dette er mer enn i de andre to undersøkte områdene.

Oppsummert er hovedtrekkene at det er mer erfarne båtførere med større båter som oppholder seg i lengre tid enn andre steder i Oslofjorden.

Fritidsbåttrafikkens verdi

Hele nasjonalparkområdet er vurdert til å ha svært stor verdi for ferdsel med fritidsbåter. Området har stor fritidsbåtferdsel i nasjonal målestokk og området benyttes både i lokal, regional og nasjonal sammenheng. Verdien vurderes derfor å være svært stor i både nasjonal, regional og lokale sammenheng.

Dersom man skal differensiere på landområder innenfor nasjonalparken, så vil hele området ha svært stor verdi, bortsett fra øyene lenger ut i havet. Dette gjelder imidlertid ikke Akerøya og Tisler. Struten, Søster-øyene og de mindre øyene i vest vurderes å ha middels verdi. Først og fremst fordi de vurderes å ha et potensial for bruk gjennom økt tilrettelegging og fokus på de naturverdier som øyene representerer.

3.5 Havner for fritidsbåter

Det er viktig å ha oversikt over status for havner fordi utviklingen i havnene vil påvirke båtens ferdselsmønster. Denne utviklingen er også med på å forme hvordan båtferieadferden blir. Informasjon om Hvalers båthavner er gitt av Hvaler Havnedistrikt /3/. Regulerte havner er:

- Skjærhalden (se Figur 2). Ca. 400 plasser i dag. Regulert til ytterligere utbygging

- Utgårdskilen. Regulert for ytterligere utbygging.
- Vikerhavn



Figur 2 Bilde av båthavna ved Skjærhalden

Hvaler Havnedistrikt jobber med å skaffe seg oversikt over antall gjesteplasser og faste båtplasser. De har det ikke per i dag. De anser det å være en forholdsvis stor jobb å få dette kartlagt. Det de kjenner til per i dag er 80 gjesteplasser i Skjærhalden og 4-5 i Papperhavn. I tillegg er det enkelte muligheter i private havner. Det regnes å være 1500 - 2000 faste båtplasser (båtforeninger og enkeltbrygger) /3/.

Havner der Kystverket har interesser gjennom sine installasjoner er gitt under. Det arbeides med å overføre disse havnene til kommunalt eie. Hvaler kommune arbeider med planer om hvordan disse havnene kan utvikles videre.

- Lauer
- Tisler
- Brattestø
- Kjellvik
- Papperhavn

Andre kommunale kaianlegg er:

- Bukta
- Nedgården
- Herføl

Samtlige av havnene slik de i dag er bygget ut vil ligge utenfor grensen til nasjonalparken. Foruten havnene på Skjærhalden og Herføl ligger alle havnene nær nasjonalparkgrensen.

Kapasiteten i havnene utnyttes til fulle i høysesongen. Behovet virker større enn dagens kapasitet siden nye plasser fylles meget raskt opp.

3.6 Strandsettingsplasser og nødhavner

Det er ingen offisielle strandsettingsplasser eller nødhavner innenfor det planlagte nasjonalparkområdet /1/.

Med strandsettingsplass menes områder der skip i nød er ment å seile/føres på land for å unngå at mer alvorlige konsekvenser inntreffer (for eksempel ukontrollerte oljeutslipp eller totalhavari). På strandsettingsplasser vil skipene kunne stå på myk sjøbunn og situasjonen vil således i større grad være under kontroll.

Nærmeste strandsettingsplasser er Fjellskilen innenfor Leira (Onsøy) og Tresviken (se vedlegg 4). Tresviken er også eneste nødhavn i nærheten av nasjonalparken.

3.7 Ankringsplasser

Formelle ankringsplasser er identifisert gjennom sjøkart for området /5/.

Ankringsplasser er områder der det er tilrettelagt fra offentlig hold for oppankring utenfor havnene gjennom brygger, moringer, festeanordninger på land osv.

Det er identifisert ankringsplasser følgende steder innenfor nasjonalparkområdet (ankringsplasser som ligger meget nær grensen til nasjonalparken inkludert):

- Tisler (Ølbergholmen)
- Søndre Lauer
- Homlungen
- Akerøy (nordøst)
- Kuvauen
- Papperhavn
- Papperbukta
- Fredagshølet
- Kjelvika

llandstigningsplasser som ikke er inntegnet på sjøkart, men identifisert gjennom befaring og innspill fra kjentmenn er:

- Vestsiden av Herføl
- Tisler i vika vest på øya
- Struten
- Heia
- Torbjørnskjær

I tillegg kommer et stort antall bøyer lagt ut av privatpersoner for å sikre oppankringsplass for hytteiere og fastboende.

Dette skal i utgangspunktet godkjennes av havnemyndigheten, men iht. til Hvaler Havnedistrikt praktiseres ingen håndheving av dette i dag. Det arbeides for å inkludere hele sjøområdet rundt Hvaler i Hvaler Havnedistrikt. Gitt at dette skjer, vil Havnedistriktet få hjemmel for å regulere og fjerne bøyer.

Båter som dras opp på land innenfor nasjonalparkområdet er per i dag ikke tillatt (gjennom kommunens arealplan der strandsonene er regulert til LNF-område). Det forekommer allikevel hyppig pga. manglende håndheving.

3.8 Fare for ulykker

Fritidsbåter

For informasjon om fritidsbåter som er utsatt for ulykker er statistikk fra Sjøfartsdirektoratet, Redningsselskapet og Norsk Folkehjelp benyttet.

- Antall omkomne i fritidsbåtulykker i Norge har holdt seg nokså stabilt de siste 10 år, men med topper i 1998 og 2004/2005. Fall over bord fra åpen båt var viktigste årsak i 2005.
- Andelen drukningsulykker av det totale antall dødsfall knyttet til fritidsbåter har de siste 5 år ligget på 25 – 31%. Basert på en slik andel omkommer det 1-2 personer/år i Østfold som følge av drukning knyttet til bruk av fritidsbåt.
- Antall hendelser der Redningsselskapet har utrykning i Hvalerområdet er jevnt økende, spesielt i høysesongen. I 2004 hadde Redningsselskapets avdeling på Skjærhalden 267 assistanseoppdrag (mot 273 i 2003). 85-90% var assistanse til fritidsbåter. 15-20% var rene nødsituasjoner (søk- og redningsoppdrag –SAR) /11/.

Basert på tallene over anses faren for ulykker ved å ferdes med fritidsbåt til sjøs å være stabilt eller økende.

Nyttetraffikk

Når det gjelder større skip så er disse underlagt Kystverket førings mht. farleder, fart, bruk av los osv., noe som skal gi et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

De største faremomentene for nasjonalparken er knyttet til forurensning ved grunnstøting og kollisjoner i trangt farvann. En hendelse har forekommet de siste 22 årene (grunnstøting). Det ble den gang (i 1998/-99) vurdert strandsetting. Et lite oljeutslipp forekom /15/.

4 KONSEKVENSER AV 0-ALTERNATIVET

Utgangspunktet for 0-alternativet er dagens situasjon beskrevet i kapittel 3. 0-alternativet er her definert som hvordan motorferdsel til sjøs vil utvikle seg de nærmeste 5-10 år med dagens bestemmelser.

4.1 Planer

Planer som i stor grad påvirker det aktuelle verneområder uavhengig av vern er:

- Kommuneplanen
- Oslofjordverneplanen
- Hvaler Havnedistrikt
- RPR-Oslofjorden

Kommuneplanen

I kommuneplanen /16/ fremgår det at det er til havneområder i sjø, regulerte og større ikke-regulerte småbåthavneanlegg og flerbrukshavner, det er ønskelig å styre fremtidig havneutvidelse.

Viktige friluftsområder i sjø (badeplasser og naturhavner) er også elementer i planen.

I kommuneplanens arealdel fremheves følgende havner og friluftsområder som ligger nær nasjonalparkgrensen:

- Fredagshølet: Prioritert friluftsområde og ankringsplasser
- Papperhavn: Ankringsplass og flerbrukshavn
- Kuvauen: Prioritert friluftsområde og ankringsplass
- Guttormsvauen: Prioritert friluftsområde
- Utgårdskilen: Flerbrukshavn
- Kjelvika: Ankringsplasser og småbåthavn
- Akerøya (nordøst): Prioritert friluftsområde
- Brattestø: Småbåthavn
- Vikershavn: Flerbrukshavn
- Ørekroken: Prioritert friluftsområde og småbåthavn
- Storesand: Prioritert friluftsområde
- Nordre Lauer: Flerbrukshavn
- Søndre Lauer: Prioritert friluftsområde og ankringsplasser
- Tisler: Prioritert friluftsområde
- Herføl (sørvest): Prioritert friluftsområde, ankringsplasser og småbåthavn.

Oslofjordverneplanen

Kart over foreslåtte verneområder i Oslofjordverneplanen /17/ viser at det vil etableres naturreservat langs store deler av Ytre Hvaler-kysten, landskapsvern på Tisler og sjøfuglreservater på 7 øyer knyttet til ytre Hvaler. Sjøfuglreservatene etableres i hovedsak på øyer med liten båttrafikk. Et visst omfang er det imidlertid rundt Ølbergholmen på Tisler.

Hvaler Havnedistrikt

Fra kommunestyreprotokollen der etableringen av havnedistriktet ble vedtatt heter det /18/ : "Ved opprettelse av Hvaler havnedistrikt kan kommunen med hjemmel i

Havne og Farvannsloven (H/F), effektivisere arbeidet med regulering og utvikling av havner og farleder i kommunen. Ved opprettelse av Hvaler havnedistrikt vil kommunen også få hjemmel til å innføre avgifter i tråd med H/F's forskrifter og bestemmelser. Avgiftene skal i henhold til HF øremerkes til havne og farvannstiltak, og vil gi kommunen en anledning til å fremskaffe et økonomisk grunnlag for videre utvikling av havneanlegg etc.”

Etableringen av Hvaler Havnedistrikt og føringer i kommuneplanen vil således sannsynligvis bidra til en økende utvikling av havneanlegg, noe som igjen vil innebære et økende antall båter.

RPR-Oslofjorden

Det er ikke identifisert elementer i disse retningslinjene som vil innvirke på motorferdsel til sjøs utover det som allerede er identifisert i planene beskrevet over.

4.2 Fritidsbåter

En økende belastning av området i form av økt fritidsbåttrafikk i området må påregnes de neste årene. Dette med bakgrunn i flere forhold. Identifiserte årsaker og mulige konsekvenser er listet under.

Fritidsbåtflåten

Antall båter som passerer Ytre Hvaler har økt jevnlig de siste 10 årene. Denne trenden vurderes til å fortsette. Dette basert på antall registrerte båter i Oslofjordområdet og økende besøk ved Herføl Marina¹ /7/.

Størrelsen på båtene er økende, motorstørrelsen øker og farten øker. Dette bekreftes både av Herføl Marina /7/, norsk båtbransje /8/ og nærliggende svenske gjestehavner /10/.

Vedrørende fart: eksempelvis øker antall RIB'er (store, meget raske gummibåter) i popularitet og er i ferd med å ta over mye av markedet til Skjærgårdsjeepene.

Fritidsbåthavner

Antall faste båtplasser og gjesteplasser på Hvaler bygges ut. Skjærhalden har blitt bygget ut de senere år og utbyggingen pågår fremdeles. Også Utgårdskilen er regulert for utbygging. Videre arbeides det med planer for mindre havner som i disse dager overføres fra Kystverket til kommunens eie.

Større havner og bedre tilrettelegging for båtturister i flere havner inngår i Hvaler kommunes planer for utvikling av turistnæringen. Det er et mål om å få flere båter til å stanse opp på Hvaler /3/.

På grunn av økende antall båter og større båter vil trykket på havnene øke. Per i dag er det en underkapasitet på båtplasser. Til tross for utbyggingsplaner forventes kapasitetsmangelen å fortsette i høysesongen, mulig i et mindre omfang ettersom havneutbyggingsplaner realiseres.

Erfaringer fra Strømstad-området /10/ og utbyggingen på Skjærhalden tilsier at ny kapasitet fylles raskt opp. Båter, spesielt de store, blir liggende i havn over lenger tid ettersom båt og marina benyttes henholdsvis som hytte og hytteområde.

¹ Det er bl.a. registrert en økt omsetning i høysesongen fra 2004 til 2005. Dette til tross for at værforholdene var betydelig dårligere i 2005 enn i 2004.

Naturhavner

Naturhavner vil i økende grad kunne bli benyttet til langtidsopphold. Erfaringer fra bl.a. Koster tilsier et økende antall slike tilfeller /12/. Det virker sannsynlig at langtidsopphold i naturhavner vil øke i omfang også uten kapasitetsmangel i havnene. Dette fordi de store båtene har de fasiliteter som en husholdning trenger, og mange ønsker å oppholde seg i roligere og mer pittoreske områder enn i en offentlig gjestehavn.

Merk at selv om det forventes et økende antall større båter med langtidsopphold i naturhavner, så vil også presset på havnene fortsette å øke. Dette på grunn av den generelle økning både i antall båter og trenden mot større båter.

I sum vil flere, større båter og lengre oppholdstid resultere i større sannsynlighet for ikke å få plass. Dette er en forverring av situasjonen i områder på Hvaler som allerede i dag er overbelastet på fine dager i høysesongen.

Langtidsoppankring og stor belastning på naturhavnene innebærer risiko for økende forurensning, støy og forstyrrelser fra båter og sjøfolkets landaktiviteter. I tillegg vil langtidsoppankring medføre redusert mulighet for det store flertallet til å ta i bruk de beste utfartsstedene og oppankringsplassene på Hvaler.

Nye utfartsområder

Det er i dag liten ferdsel til Søster-øyene, Struten og Torbjørnskjær. Mye fordi det er dårlige ilandstigningsforhold og at øyene ligger lenger ut i havet og er værutsatt. Gitt en bedre tilrettelegging vil det kunne påregnes en større utfart også til disse stedene, men fordi øyene er værutsatt og i liten grad har strender, sletter og svaberg anses en eventuell økning i bruken uansett å være liten.

Sesong for ferdsel

For det store flertallet virker perioden for høysesong å holde seg stabil over tid, dvs. juni-august, med hovedvekt på juli /7,9/. For et mindretall er det imidlertid å forvente at båtsesongen utvides. Dette med bakgrunn i den generelle samfunnsutviklingen der skillet mellom jobb og fritid er mindre tydelig, at ferien ikke nødvendigvis legges til fellesferien, samt en utvikling mot høykvalitets fritidsboliger og –båter som muliggjør bruk også i kaldere årstider.

Fare for ulykker

Gjennom utvikling i ulykkes-/utrykningsdata og dialog med Redningsselskapets stasjon på Skjærhalden /9/ er følgende utviklingstrekk identifisert når det gjelder fare for ulykker:

- Flere, større og raskere båter kombinert med manglende sjøvett og/eller erfaring med å føre store båter. Dette representerer en økende fare for fritidsbåtulykker rundt Hvaler. Antall utrykninger i sum fra Redningsselskapets avdelinger på Skjærhalden og i Tønsberg, samt fra tilsvarende utrykningsenheter på svensk side de siste 5 år underbygger dette.
- Det er synkende respekt for fartsgrenser. Det er vanlig å redusere farten noe, men ikke tilstrekkelig, i soner med fartsbegrensninger. Dette fører til at store båter gjerne reduserer farten til rundt 10 knop, da hekkbølgen blir som størst². Dette medfører redusert komfort og er et faremoment for andre båter.

² Båtteknologien utvikles slik at selv om båtene blir større og raskere vil det ikke nødvendigvis bli større bølger. Dette forutsetter imidlertid at båtene går med riktig fart. Utaskjærs på vindfulle dager er imidlertid problemet trivielt i forhold til vind-genererte bølger.

- Passering av båter gjennomføres ofte for nær andre båter og i en fart som gir store bølger og fare for sammenstøt. Dette problemet anses å bli økende med økende antall båter.
- Utviklingen i antall båter og fart medfører en opplevd større risiko for ikke-motorisert ferdsel til sjøs. Bl.a. padlere, som gjerne krysser og følger de mest populære farledene for fritidsbåter, opplever økende fare ved utøvelse av sin aktivitet. Spesielt gjelder dette på strekinger fra havner og ut til nærliggende populære utfartsområder.
- Håndheving av fartsgrenser og andre bestemmelser av politimyndighet anses å bli viktigere for få folk som ferdes på sjøen til å etterleve regelverket.

Oppsummert vurderes faren for ulykker med fritidsbåter i Hvaler-skjærgården å være økende på grunn av utviklingen i båtparken og i turistenes adferd til sjøs. Det er imidlertid ikke mulig å si noe om graden av denne utviklingen.

0-alternativets virknings og konsekvens for motorferdsel til sjøs

På grunn av muligheten for en økende fremtidig konflikt mellom økende bruk og forstyrrelser og brukernes ønske om å finne rolige naturhavner vurderes 0-alternativet som følgende for bruken av området:

- Liten negativ virkning og liten negativ konsekvens.

På grunn av økende trafikk og minkende grad av kompetanse vurderes 0-alternativet som følgende for sikkerheten til sjøs i området:

- Middels negativ virkning og middels negativ konsekvens.

Av samme årsak som for sikkerhet vurderes nivået for komfort i populære naturhavner å marginalt forverres:

- Liten negativ virkning og liten negativ konsekvens.

4.3 Charterbåter, fiskebåter og annen skipsfart

Charterbåter ferdes i liten grad i Ytre Hvaler skjærgården, er i meget liten grad påvirket av økende fritidsbåttrafikk og benytter seg ikke av de sjøfuglreservater som ligger i Oslofjordverneplanen.

Antall større skip som passerer i området er stabilt. Det samme gjelder de farleder og bestemmelser skipene opererer etter.

Fare for ulykker med større skip i Hvaler-skjærgården vurderes å forbli uendret de neste årene i forhold til statusbeskrivelsen.

Virkning og konsekvens for charterbåter, fiskefartøy og skipsfart vurderes derfor å være ingen.

5 KONSEKVENSER AV VERNEBESTEMMELSENE

5.1 Vernebestemmelsene

Det henvises til eget dokument for en fullstendig gjengivelse av forslag til vernebestemmelser.

For motorferdsel til sjøs er det i første rekke følgende bestemmelser som kan gi konsekvenser for sjøtrafikken og som er vurdert :

- Kap. 1.1 Vern mot inngrep i landskapet.
- Kap. 5.4 Regulering av ferdsel.
- Kap. 6.1 Forbud mot motorferdsel. Fartsbegrensninger i 100-meterssone fra land eller i avgrensede områder.
- Kap. 7.3 Bruk av vannscooter er forbudt. Dette forbudet eksisterer i dag og er derfor ikke behandlet videre.

Kart som viser forslag til soner med fartsbegrensning er vist i vedlegg 3.

Det bemerkes at forslag til vernebestemmelser for Ytre Hvaler nasjonalpark *ikke* inkluderer standardbestemmelsen for nasjonalpark, "all motorisert ferdsel forbudt".

5.2 Konsekvenser for fritidsbåter

Vernebestemmelsene vil kunne innebære en rekke effekter for ferdsel med fritidsbåter. Disse er beskrevet per relevant vernebestemmelse og effekttype i det etterfølgende.

Generelt sett vurderes en etablering av en nasjonalpark til å kunne medføre en ytterligere marginal økning i fritidsbåttrafikken i forhold til 0-alternativet. Spesielt dersom det blir etablert et nasjonalparksenter. Trafikkøkningen vil kunne oppleves både som positiv og negativ avhengig av hvilke øyne man ser med. Positivt fordi det gir inntekter til næringsdrivende og fordi deler av båtfolket ønsker "mer liv" på Hvaler. Negativt fordi selv en liten økning vil bidra til å forsterke utfordringen brukerne av skjærgården har med å finne ledig plass både i havner og naturhavner på fine dager i høysesongen.

5.2.1 Konsekvenser av vern mot inngrep

Brukere av fritidsbåter stiller stadig krav til økt tilrettelegging (brygge, fortøyningsmuligheter, toalettfasiliteter) ved naturhavnene, samtidig uttrykker mange at det er et problem at man ikke finner den stillheten og roen man søker når man legger til havn (les naturhavn). Denne selvmotsigelsen tilsier at et vern mot inngrep vil kunne både gi positive og negative konsekvenser:

- Positive fordi et vern i en viss grad hindrer økt tilrettelegging i naturhavner og derigjennom også en økning i trafikken. For de som søker stillhet og ro vil liten grad av tilrettelegging være å foretrekke.
- Negative fordi det ikke gis samme mulighet for tilrettelegging for de som prioriterer tilrettelegging.

Det er ikke grunnlag for å si noe om hvilke interesser som dominerer, men det er sannsynlig at begge parters syn kan ivaretas ved at økt tilrettelegging blir gjennomført i gjestehavner utenfor nasjonalparkområdets grenser.

I denne forbindelse er det viktig å påse at grensen for nasjonalparken legges slik at det er rom for en fremtidig utvikling og utvidelse av de havner på Ytre Hvaler som er kandidater for dette.

Gitt at avsnittet over oppfylles vurderes konsekvensene av vernebestemmelsene for inngrep å være:

- Liten positiv virkning og liten positiv konsekvens.

5.2.2 Konsekvenser av regulering av ferdsel

Vernebestemmelser som kan påvirke båttrafikken i forhold til dagens situasjon er:

- Ferdselsforbud i områder av hensyn til sel. Områdene det er snakk om er seks små øyer i området mellom Heia og Torbjørnskjær. Dette gjelder for perioden 15.05 – 15.07 eller samme periode som for punktet under.
- Ferdselsforbud i områder av hensyn til fugl utover områder som allerede er vernet (dvs. de fore øyene Søndre Søster, Akerøya, Møren og Heia). Dette gjelder de mindre øyene Nordre Søster, Skjellholmen, Kobbernaglen, Kværnskjær, og Tisler-øyene Ærna, Tangen og Ølbergholmen. Dette gjelder for perioden 15.04 – 31.07 (eller 15.07). Av disse er samtlige inkludert i Oslofjordverneplanen.

Utsagn fra båtforeninger tilsier at båtfolket generelt sett er lite positive til ytterligere ferdselsbegrensninger. Ikke nødvendigvis fordi områder brukes mye, men fordi man ønsker å bevare *muligheten* til å gå i land dersom det er ønskelig.

Området som er foreslått vernet av hensyn til sel, er i meget liten grad i bruk som utfartområde. Til dette er øyene for små og for værutsatte. Vernebestemmelsene vurderes derfor til å gi:

- Ingen negativ virkning og ingen negativ konsekvens for fritidsbåttrafikken.

Områdene som er foreslått vernet av hensyn til sjøfugl, er i varierende grad brukt som utfartsområde selv om ingen er identifisert som spesielt viktige. Den arealmessig mest omfattende vernesonen er Nordre Søster. Det er imidlertid ikke kjent at området benyttes som utfartområde. Potensialet er heller ikke særlig stort gitt området klippete landskap. Mest brukt er antagelig Ølholmen. Her er det på sjøkart markert for ankringsplass. Også Skjellholmen blir/kan bli en del brukt pga. nærhet til andre attraktive områder. Disse områdene er allerede avsatt til sjøfuglreservater i Oslofjordverneplanen. På bakgrunn av dette vurderes vernebestemmelsene å gi:

- Liten negativ virkning og liten negativ konsekvens.

5.2.3 Konsekvenser av fartsbegrensninger

Det foreligger to alternativer til fartsbegrensninger i forslaget til vernebestemmelser:

1. I en sone på 100 m fra land er høyeste tillatt hastighet 5 knop.
2. I avgrensede områder er høyeste tillatt hastighet 5 knop. Områdene er rundt Tisler, Akrerøya, Vikerkilen/Skipstadkilen, Storesand/Gråtersand, Ekholmen/Fløyholmen/Herføl vest, Gylteholmen/Herføl Sørøst og strekningen fra Stangholmen til Seiløy.

Generelt sett er båtfolket positive til en viss grad av fartsbegrensning. 5 knop anses som et fornuftig nivå. Fartsbegrensninger, spesielt i sterkt trafikkerte områder, vil generelt sett bedre sikkerheten til sjøs og redusere forstyrrelser gjennom støy og bølgedannelser. At dette vil gi en positiv effekt underbygges av undersøkelsen som ble utført blant båtturister på Hvaler 2001 /14/. Undersøkelsen identifiserte at det største opplevde problemet for båtfolket på Hvaler var å finne steder der det er stillhet og ro.

Omfanget på områder med fartsbegrensninger er det imidlertid et varierende syn på. For mange båtbrukere er det et mål å raskt kunne bevege seg fra et sted til et annet. I den grad det er fartsbegrensninger i områder som er typiske transportstrekninger, så er det en negativ holdning til dette. Dette av både tidsmessige hensyn og av hensyn til komfort/sikkerhet i områder med mye sjø på vindfulle dager.

Båtforeninger som har uttalt seg, har foretrukket en fartsbegrensning i soner (alt. 2) fremfor en generell 100m fra land sone (alt. 1). I hovedsak på bakgrunn av at alt. 1 i størst grad vil gi fartsbegrensninger i områder med liten nytteverdi (liten trafikk tetthet, mye sjø). Alternativ 1 anses også å være vanskeligere å håndheve ettersom det er større områder som skal dekkes og at det er et rom for fortolkning om hva som er 100 m fra land.

Også alternativ 2 vurderes å inneholde soner i mer åpen sjø der de sikkerhets- og komfortmessige konsekvensene blir små. Dette gjelder strekningen Utgårdskilen-Langholmen. Konsekvensene er imidlertid i større grad positive i vikene og rundt øyene på denne strekningen.

Avslutningsvis påpekes det at dersom man skal oppnå en størst mulig positiv konsekvens av fartsbegrensningene så må de kombineres med en økt håndheving av lovverket. Dette fordi det i følge bl.a. Redningsselskapet er stor mangel på respekt for de fartsbegrensninger som allerede finnes i dag.

Gitt at fartsbegrensningene etterleves vurderes de to fartsbegrensningsalternativene som følger mht. sikkerhet til sjøs:

- Fartsbegrensningsalternativ 1: Stor positiv virkning og konsekvens
- Fartsbegrensningsalternativ 2: Stor positiv virkning og konsekvens (+)

Gitt at fartsbegrensningene etterleves vurderes de to fartsbegrensningsalternativene som følger mht. komfort til sjøs:

- Fartsbegrensningsalternativ 1: Liten positiv virkning og middels positiv konsekvens
- Fartsbegrensningsalternativ 2: Liten positiv virkning og middels positiv konsekvens (+)

5.3 Konsekvenser for charterbåter

Det forventes økt trafikk med charterbåter da det anses å ligge et potensial for charterbåtselskaper å vise frem de naturressurser som har gitt området status som nasjonalpark. Det er kjent at minst ett selskap ønsker å satse på dette og at det forventes en 2-3 -dobling av antall turer for dette selskapet. På bakgrunn av dette vurderes effekten av nasjonalparken mht. bruk å være:

- Middels virkning og middels positiv konsekvens

Vernebestemmelsene vurderes ikke å gi noen virkning eller konsekvens for sikkerhet eller komfort.

5.4 Konsekvenser for annen skipstrafikk

Det forventes ubetydelige konsekvenser for ordinær gods- og passasjertransport med skip, da vernebestemmelsene ikke inneholder bestemmelser som påvirker denne trafikken.

I følge Beredskapsorganisasjon Østfold er det normal praksis at alle muligheter for strandsetting vurderes i en nødsituasjon /15/, ikke kun de "offisielle" strandsettingsplassene. Dette innebærer at for å begrense potensielle skader fra et skip i en krisesituasjon, kan det være aktuelt å strandsette skipet innenfor nasjonalparkområdet eller slepe det skadede skipet gjennom nasjonalparken til en strandsettingsplass, med den risiko det innebærer for olje- eller kjemikalieforurensning. Gitt at vernebestemmelsene åpner for dispensasjon ved "særlige tilfeller", samt at Fylkesmannens miljøvernavdeling vil være involvert i en slik eventuell beredskapssituasjon, vurderes vernebestemmelsene ikke å få konsekvenser for skip i nød.

6 OPPSUMMERING OG FORSLAG TIL AVBØTENDE TILTAK

6.1 Oppsummering

Tabellen under sammenstiller vurderingen av konsekvenser av de ulike vernebestemmelsene behandlet i kapittel 5 i forhold til 0-alternativet beskrevet i kapittel 4.

Det er ikke identifisert områder det vernebestemmelsene kan ha innvirkning på ferdselele til større skip og fiskefartøy. Tiltaket bedømmes derfor til å ha ingen konsekvens for nyttrafikk.

Vernebestemmelse	Mål for konsekvensgrad	Konsekvensgrad	Beskrivelse
Generelt ved etablering av nasjonalpark	Chartertrafikk	Middels positiv konsekvens	Økende søk pga. områdets nasjonalparkstatus.
	Fritidsbåttrafikk	Liten positivt konsekvens	
Vern mot inngrep	Fritidsbåttrafikk	Liten positiv konsekvens	Forutsetter at havner og planer for havner holdes utenfor nasj.- park grensen.
Ferdelsbegr. pga. sel	Fritidsbåttrafikk	Ingen konsekvens	Områdene er lite brukt og har lite potensial for bruk.
Ferdelsbegr. pga. sjøfugl	Fritidsbåttrafikk	Liten negativ konsekvens	Enkelte av områdene har eller kan ha potensial for moderat bruk.
Fartsbegr. alt. 1	Fritidsbåttrafikk - sikkerhet	Stor positiv konsekvens	Lavere fart gir økt sikkerhet i trange områder med mye trafikk.
	Fritidsbåttrafikk -komfort	Middels positiv konsekvens	Redusert fart ned til 5 knop gir små hekkbølger og redusert støy.
Fartsbegr. alt. 2	Fritidsbåttrafikk - sikkerhet	Stor positiv konsekvens (+)	Lavere fart gir økt sikkerhet i trange områder med mye trafikk. Noe redusert sikkerhet kan oppstå ved begrensninger i flere åpne og værutsatte områder.
	Fritidsbåttrafikk -komfort	Middels positiv konsekvens(+)	Redusert fart ned til 5 knop gir små hekkbølger og redusert støy.

Basert på verdsettingen i kapittel 3 og tabellen over vurderes oppsummert verdi av området for motorferdsel til sjøs, samt virkning og konsekvens av vernebestemmelsene for Ytre Hvaler nasjonalpark for motorferdsel til sjøs, som:

- Verdi: Svært stor verdi
- Virkning: Middels positiv virkning
- Konsekvens: Stor positiv konsekvens

6.2 Avbøtende tiltak

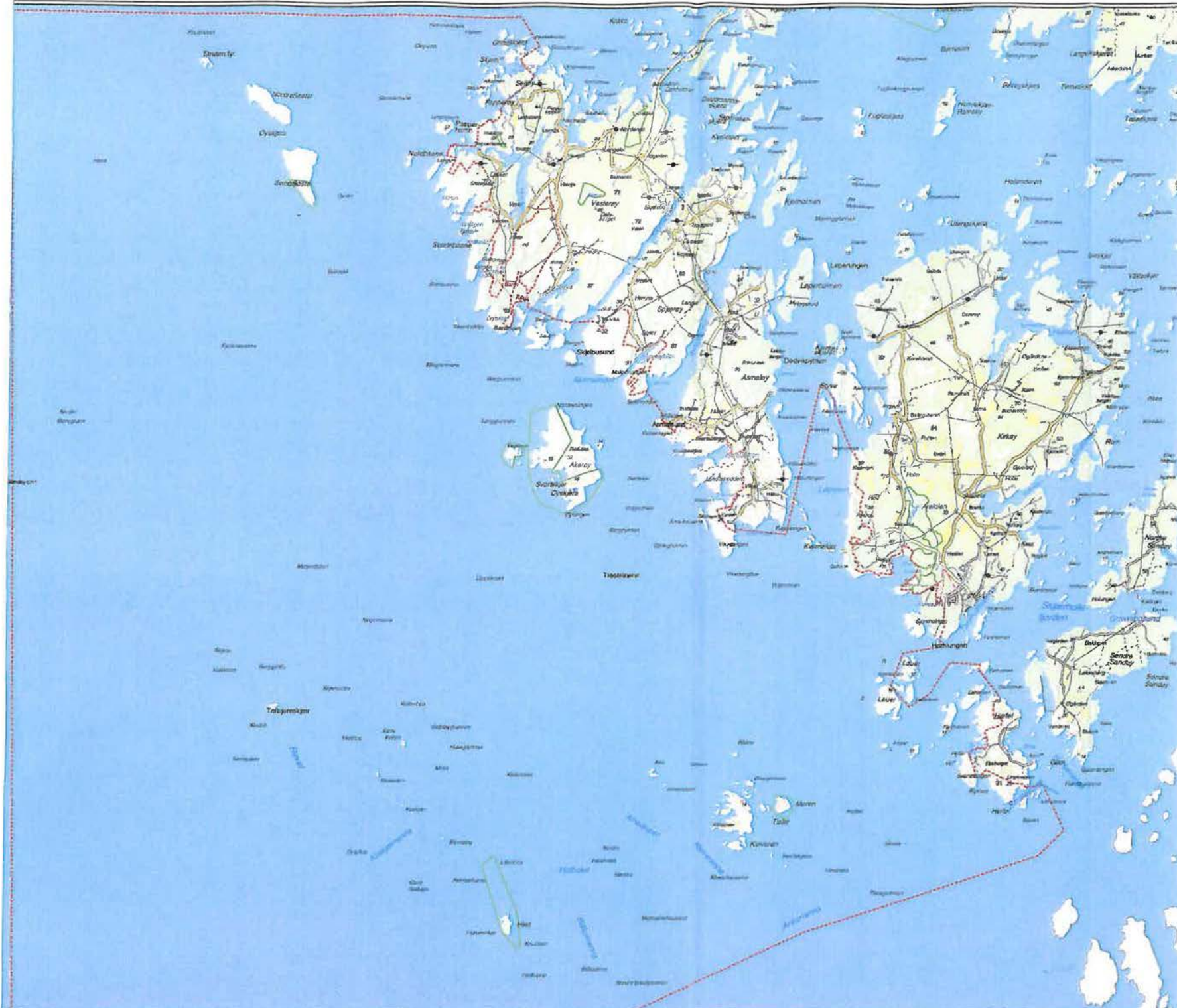
Forslag til tiltak som kan redusere graden av negative konsekvenser eller øke graden av positive konsekvenser er foreslått nedenfor.

- Fartsbegrensningsalternativ 2 inneholder en strekning som er forholdsvis åpen og kan være meget værutsatt (mellom Bastangen og Langholmsund). Som et avbøtende tiltak foreslås det å redusere fartsbegrensningsområdet på denne strekningen til kun å omfatte vikene.
- På bakgrunn av negative erfaringer fra Koster og utviklingstrenden mot flere større båter bør det vurderes å innføre bestemmelser som hindrer langtidsoppankring i naturhavner i høysesongen. Dette anses å kunne gi en middels positiv konsekvens ved at det vil bidra til å begrense kapasitetsproblemer i naturhavner i høysesongen.
- Basert på kommuneplanens arealdel er avsatt et areal til småbåthavn i Ørekroken. Ut fra informasjon og nasjonalparkens grenser kan det virke som om det kan være en konflikt mellom småbåthavnen og nasjonalparkgrensene. Dette bør undersøkes nærmere og grense bør eventuelt justeres til å gå utenom småbåthavnen.
- På bakgrunn av at Hvaler kommune vurderer hvordan de kan utvikle havnene i kommunene til å bli mer attraktive for båtturister, bør det påses at grenser for nasjonalparken legges slik at det er mulig å realisere slike utviklingsplaner, eller at bestemmelsene formuleres slik at utvikling muliggjøres. For motorferdsel til sjøs vil dette være viktig for å sikre tilstrekkelig fremtidig havnekapasitet og for å imøtekomme økende krav til havnefasiliteter for fritidsbåter. Det er ikke påvist noen direkte konflikt mellom nye planer og nasjonalparkgrensene annet enn punktet over. Men dersom grensene av andre årsaker skulle justeres er det viktig at justeringen ikke fører til redusert "rom" rundt havnene.

VEDLEGG

- Vedlegg 1. Kart over planområdet**
- Vedlegg 2. Temakart: Motorferdsel til sjøs**
- Vedlegg 3. Kart med forslag til soner med fartsbegrensning**
 - Sone E, alt. 1–100 m sone
 - Sone E, alt. 2 –enkeltområd
- Vedlegg 4. Farleder**

Verneforslag Ytre Hvaler nasjonalpark



Grunnlagsdata





- Utredningsnråde / planområde
- Tettbebyggelse
- Skogsområde
- Dyrket mark
- Myr
- Eksisterende naturreservat
- Hav
- Innsjø/tjern
- Elv / Bekk
- Kraftlinje
- Riksveg
- Fylkesveg
- Kommunal veg
- Privat veg
- Traktorveg
- Lysløype

1:75 000

0 0.5 1 2 3 4
Kilometer

Datum, Koord sys UTM 33 - WGS84
Elevdistanse 20 m
Kartprosjekt © NorgeDigital, Iifølelseskartene GVL 01

Verneforslag Ytre Hvaler nasjonalpark Motorferdsel til sjøs

-  Utfartssteder for fritidsbåter. Størrelse indikerer omfang på oppankring
-  Ankringsplasser Registrert på sjøkart
-  Kystverkets strandsetningsplasser og nødhavner
-  Kystverkets hovedfarleder

Kilde: Kystverket (www.kystverket.no)

Grunnlagsdata

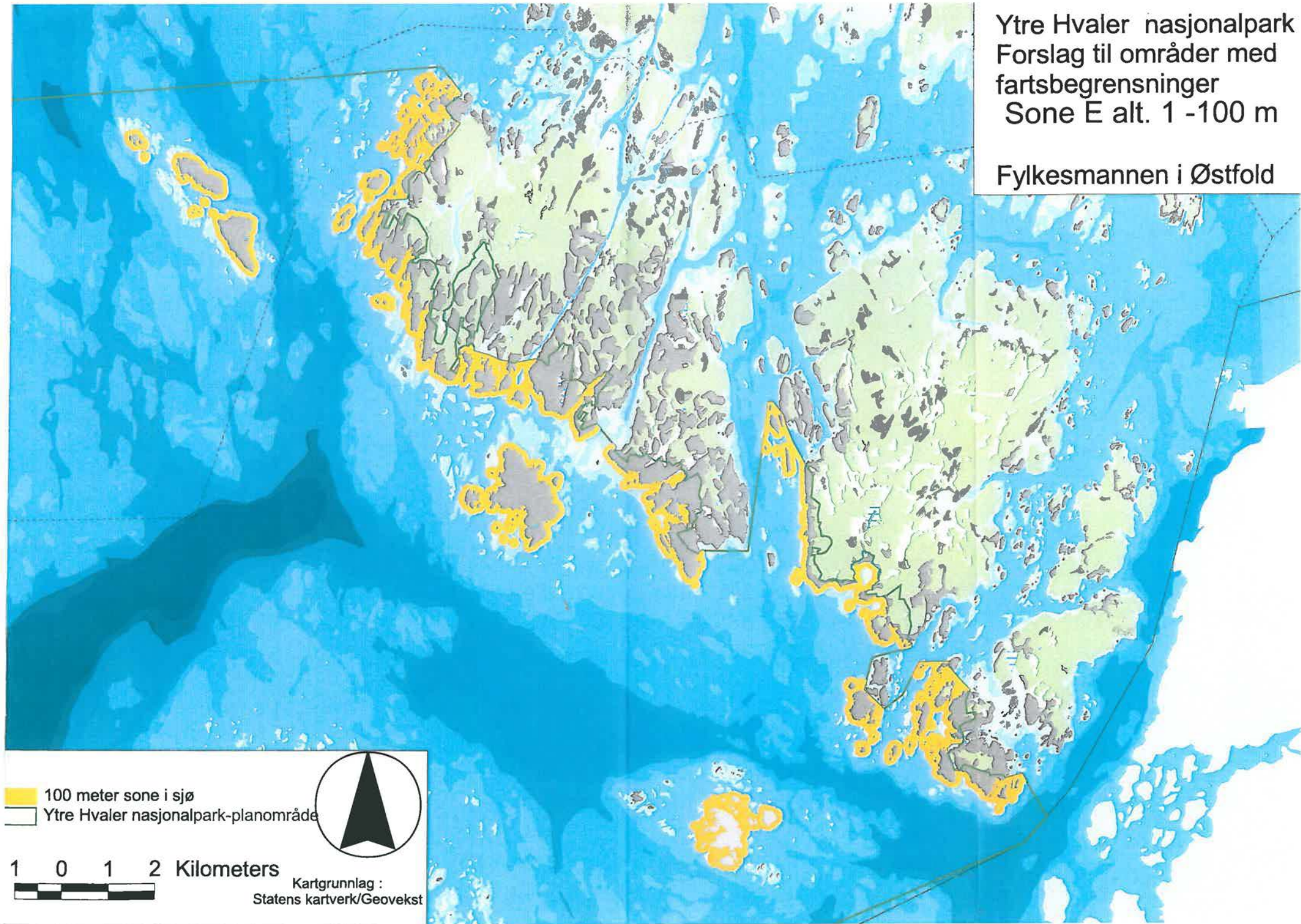
-  Vurderingsområde / planområde
-  Tettbebyggelse
-  Skogsområde
-  Dyrt mark
-  Myr
-  Eksisterende naturreservat
-  Hav
-  Innsjø/tjern
-  Elv / Bekk
-  Kraftlinje
-  Riksveg
-  Fylkesveg
-  Kommunal veg
-  Privat veg
-  Traktorveg



Datum, Koord. sys.: UTM 33 - WGS84
Ekvidistanse 20 m
Kartgrunnlag: © NorgeOzLat, Ulfsettesørummer OVL 01

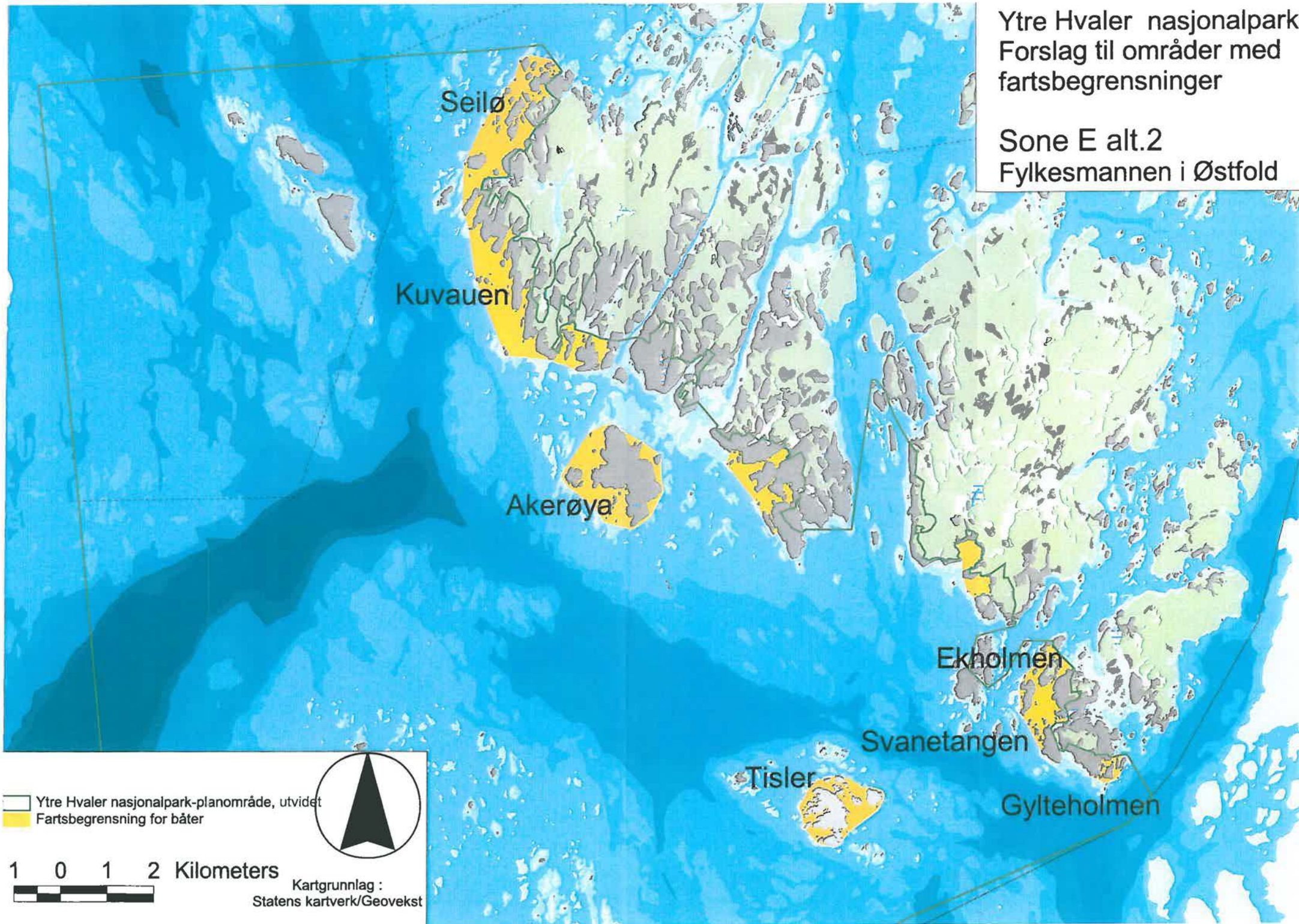
Ytre Hvaler nasjonalpark
Forslag til områder med
fartsbegrensninger
Sone E alt. 1 -100 m

Fylkesmannen i Østfold



Ytre Hvaler nasjonalpark
Forslag til områder med
fartsbegrensninger

Sone E alt.2
Fylkesmannen i Østfold



Ytre Hvaler nasjonalpark-planområde, utvidet
Fartsbegrensning for båter



1 0 1 2 Kilometers



Kartgrunnlag :
Statens kartverk/Geovekst

Verneforslag Ytre Hvaler nasjonalpark Motorferdsel til sjøs

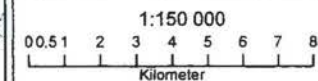
Farleder for skip

- ←→ Biled
- ←→ Hovedled
- Påbudt led
- Nødhavn
- Strandsetningsplass

Kilde : Kystverket (www.kystverket.no)

Grunnlagsdata

- Utredningsområde / planområde
- Hav
- Innsjø/tjern
- Elv / Bekk
- Norge
- Sverige



Datum, Koord sys : UTM 33 - WGS84
Eikvidsløse 20 m
Kartgrunnlag: © NorgeDigital, Statistisk sentralbyrå GVL 01

