



# STRATEGISK HAVNEPLAN (2018 - 2028)

HVALER KOMMUNE





## FORORD

Formålet med strategiplanen er å ha et styringsverktøy for forvaltning og utvikling av Hvalers havner, samt utvikling av nye havneområder. Dette er også et siste havnedokument som beskriver historikken til kommunens havner og sjøområder, mens kommunen selv satt med havnemyndigheten. I 2018 fusjonerte Hvaler Havn og Borg Havn IKS. Dette innebærer at Hvaler gikk inn som en av tre eierkommuner i Borg Havn IKS med en eierandel på 4%.

Strategiplanen skal legge til rette for at Borg Havn IKS lettere skal kunne overdra havnemyndighetens oppgaver. Planen begrunner langsiktige mål, viser hvilke utfordringer man står ovenfor og redegjør for strategier for ønsket utvikling av havnene i kommunen.

Arbeidet med strategiplanen har vært tidkrevende, men desto viktigere: engasjerende og inspirerende. Et samleverktøy som viser kommunens havnehistorikk og hvilken vei vi nå beveger oss mot.

Prosjektleder  
*Ling Kile*

# INNHold

<b>1</b>	<b><i>Innledning</i></b>	<b>1</b>
1.1	Problemstillinger	1
1.2	Bakgrunn	1
1.3	Visjonen til Hvaler kommune	1
1.4	Havnenes strategiske betydning for næringsutvikling	1
1.5	Medvirkning og organsiering	1
<b>2</b>	<b><i>Beskrivelse av planområdet</i></b>	<b>2</b>
2.1	Hvaler kommunes sjøområde og havnetyper	2 - 7
2.2	Havneoppgaver etter delegeringsreglementet	8
2.3	Finansiering av avdeling Havn	8
2.4	Generelle problemstillinger	8 - 9
<b>3</b>	<b><i>Fiskerihavner</i></b>	<b>10</b>
3.1	Utgårdskilen	10 - 13
3.2	Vikerhavn	13 - 14
3.3	Skjærhalden	15 - 16
3.4	Papperhavn	17 - 18
3.5	Fremtidige utfordringer i fiskerihavner	18
3.6	Fremtidige mål og strategier for fiskerihavner	19 - 20
<b>4</b>	<b><i>Trafikkhavner</i></b>	<b>21</b>
4.1	Skjærhalden	21 - 23
4.2	Nedgården	24
4.3	Herføl	25
4.4	Sanne - Nordre Sandøy	26
4.5	Lauer	27
4.6	Makø	28
4.7	Gravningssund	29
4.8	Fremtidige utfordringer i trafikkhavner	29
4.9	Fremtidige mål og strategier	30
<b>5</b>	<b><i>Havner for fritidsflåten</i></b>	<b>31</b>
5.1	Papperhavn	32
5.2	Utgårdskilen	33
5.3	Skipstadsand	33
5.4	Brattestø	34 - 35
5.5	Vikerhavn	36 - 37
5.6	Bølingshavn	38 - 39
5.7	Korshavn	39
5.8	Hasselvika	40
5.9	Skjærhalden	41
5.10	Kroksand - bystranda	42 - 43
5.11	Lauer	44
5.12	Fremtidige utfordringer i havner/brygger for fritidsflåten	44
5.13	Fremtidige mål og strategier	44

<b>6</b>	<b><i>Gjestehavner</i></b>	<b>45</b>
6.1	Skjærhalden Gjestehavn	46
6.2	Lauer	46
6.3	Vikerhavn	46
6.4	Brattestø	46 - 47
6.5	Fremtidige mål og strategier	47
<b>7</b>	<b><i>Videreutvikling av kommunale eiendommer</i></b>	<b>48</b>
7.1	Seiløsundet	48
7.2	Bukta, Gjestehavn og «Rekefabrikken»	48 - 49
7.3	Dypedal Nordgårdsbrygga	50
7.4	Skipstadkilen	51
7.5	Korshavn	52
7.6	Hasselvika	52
7.7	Bølingshavn	53
<b>8</b>	<b><i>Kommunale brygger</i></b>	<b>54</b>
8.1	Hesthella	54
8.2	Skjelsbu	54
8.3	Dypedal	55
8.4	Fremtidige utfordringer for kommunal eiendom og brygger	55
<b>9</b>	<b><i>Kulturminner i havnene</i></b>	<b>56</b>
<b>10</b>	<b><i>Gjennomførte havnetiltak</i></b>	<b>57</b>
<b>11</b>	<b><i>Prioriteringer - fremtidige føringer</i></b>	<b>58</b>

*Forsidefoto: Jørn Kile*

*Fotografier:*

1. *Anette Hansen*
2. *Fredrikstad blad v/ Geir Carlsson*
3. *Fredrikstad Blad v/Erik Hagen*
4. *Jørn Kile*
5. *Fredrikstad Blad v/Tore Tindlund*
6. *Redningsselskapets hjemmeside*
7. *Jørn Kile*
8. *Jørn Kile*
9. *Anette Hansen*
10. *Jørn Kile*
11. *Jørn Kile*
12. *Jørn Kile*
13. *Kystverket. Losbåt i Vikersund*
14. *Jørn Kile*
15. *Fredrikstad Blad*
16. *Jørn Kile*
17. *Jørn Kile*
18. *Fredrikstad Blad*
19. *Paul Henriksen*
20. *Anette Hansen*

*Kart som er brukt for å illustrere de ulike havnekategoriene er utarbeidet av COWI AS.*

*Samtlige ortofoto, skråfoto og plankart er hentet fra kommunens kartklient.*

# 1. Innledning

Enten man kommer til Hvaler via fastlandsveien fra Fredrikstad eller med båt inn til en av øyrikets mange havner, vil man se at kommunen består av en rekke større og mindre øyer. Alt i alt består Hvaler av 830 øyer, holmer og skjær med et flateinnhold på over 20 kvm. Kommunens samlede landareal er 86 kvm. De største øyene regnet fra vest er Vestørøy, Spjærøy, Asmaløy og Kirkøy.

Omlag 5000 mennesker er registrert som fast bosatte i kommunen. Med 4700 hytter er Hvaler en av landets største hyttekommuner. Dette medfører at Hvalers befolkning øker til langt over 30 000 i sommermånedene. I tillegg til fiskerinæringen, er båt og båtliv noe av det som assosieres med Hvaler.

## 1.1 Problemstillinger

Båt og båtliv er viktig for Hvalers befolkning, både fastboende og fritidsboende. I tillegg har kommunen en stor andel besøkende som kommer sjøveien med båt. Det brukes også båt i næringssammenheng. Dette gjelder særlig for fiskerinæringen i kommunen, men også en rekke håndverksbedrifter er avhengig av båt for å komme seg til eiendommer hvor de har oppdrag.

Et hovedproblem er mangelen på båtplasser til både næringsdrivende, fastboende og feriegjester.

## 1.2 Bakgrunn

Hvaler kommune ønsker, og har et behov for å rullere kommunens eksisterende havneplan *Kommunedelplan for havneutvikling i Hvaler kommune 2011-2023*, vedtatt i 2011. Dette begrunnes med at kommunedelplanen bærer preg av flere endrete forhold og premisser for videre drift av havneutviklingen i kommunen. Hovedbegrunnelse er at Hvaler havn skal fusjoneres med Borg Havn IKS.

Hvaler kommune har besluttet å lage et strategidokument fremfor ny kommunedelplan. Dette strategidokumentet danner grunnlag for Borg Havns forvaltning og utvikling av Hvalers offentlige havner og brygger.

## 1.3 Visjonen til Hvaler kommune

Hvaler kommune jobber ut ifra et felles verdigrunnlag: ÅPEN – åpenhet, profesjonalitet, engasjement og nyskapning. Sammen skal vi være Hvaler kommune. Verdiene skal fungere som en rettesnor i hverdagen. Samtidig som de sier noe om hvordan kommunen bør omgå samfunnet for øvrig. Denne visjonen skal Borg Havn etterleve.

## 1.4 Havnenes strategiske betydning for næringsutvikling

Sett i et næringsperspektiv er utviklingen av havner og sjøarealer av stor strategisk betydning for Hvaler kommune. Utviklingsmulighetene innenfor marine næringer (fiskeri, havbruk, fordeling, biomarin industri og leverandørindustri) er betydelige og må vektlegges i den videre utviklingen av havnene. Dette gjelder også innenfor besøk- og opplevelsesnæringen (reiseliv) der utviklingen av havnene kan legge til rette for etablering av bærekraftige reiselivsbedrifter (servering, overnatting, fisketurisme mm). I den videre forvaltningen og utviklingen av havner og sjøarealer er det viktig at Borg Havn IKS legger disse strategiske føringer fra Hvaler kommune til grunn.

## 1.5 Medvirkning og organisering

Strategiplanen har sitt utgangspunkt i *Kommunedelplan for havneutvikling i Hvaler kommune 2011-2023*, vedtatt i 2011. Innholdet er revidert av avdeling havn med innspill fra Hvalers politikere. Samtlige partier var invitert på planverksted 13. mars 2017. Planforslaget skal sluttbehandles i Kommunestyret.

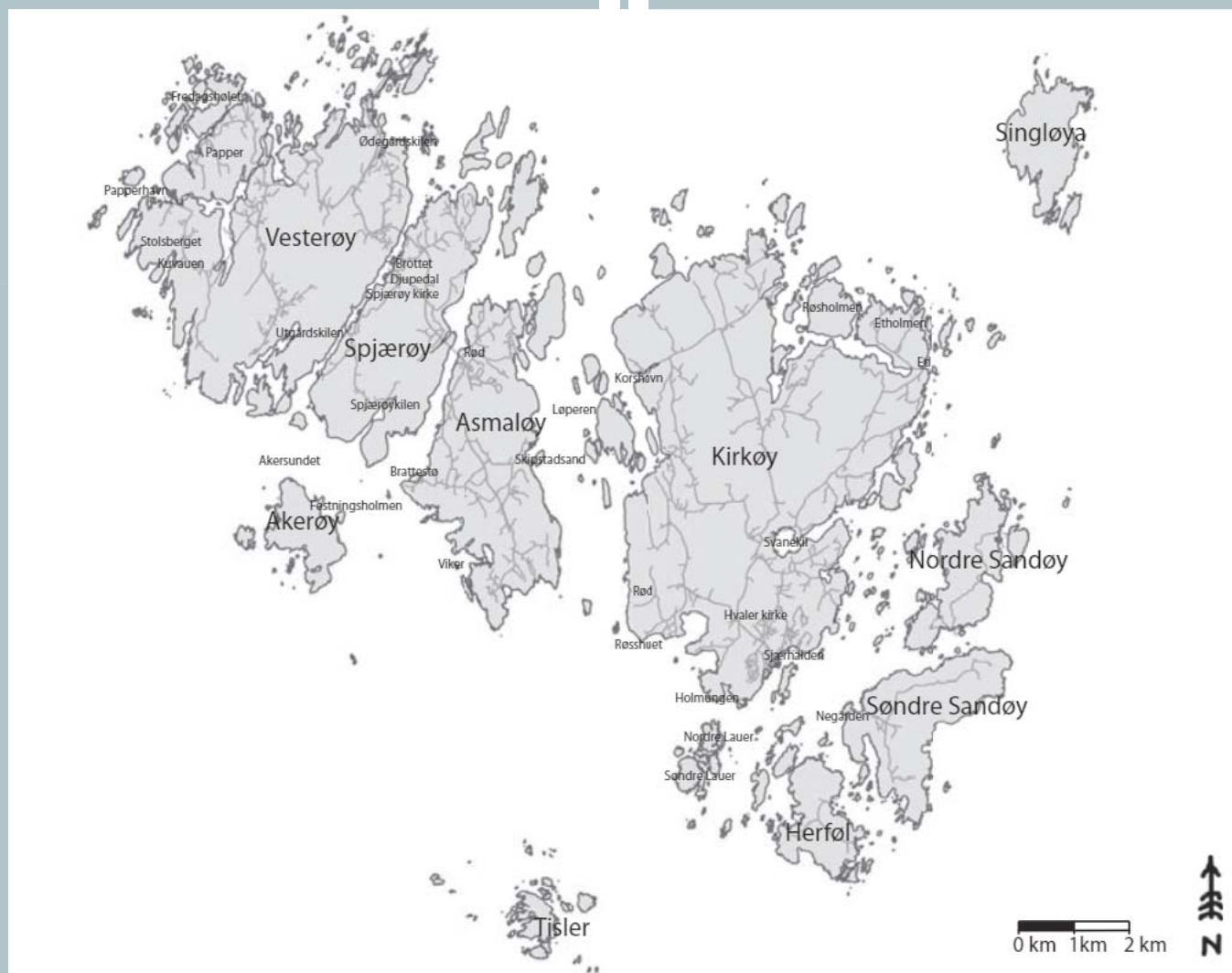
COWI AS er engasjert som plankonsulent og har bistått avdeling havn med planarbeidet og med utformingen av plandokumentet.

## 2. Beskrivelse av planområdet

### 2.1 Hvaler kommunes sjøområde og havnetyper

Det er kommunene som har ansvar og forvaltning av eget sjøområde, mens staten har ansvaret for hovedleder og farleder, i tillegg til det overordnede ansvar for navigasjonsinstallasjoner.

Kommunens sjøområde omfatter virksomhet og installasjoner knyttet til næringsvirksomhet (fiske, akvakultur, personbefordring, maritime bedrifter), offentlig virksomhet, redningsselskap, losvesen, gjestehavner og fritidsbåt-anlegg/marinaer.



## Fiskerihavner

Fiskerihavner er havner hvor fiskefartøy skal ha førsteprioritet ved tildeling av plass. I alle aktive fiskerihavner i kommunen har Kystverket vært inne og sikret grunn ved tinglyste grunneiererklæringer, som trykker fiskerinæringens rettigheter til bruk av havnen.

Det er i dag cirka 40 registrerte fiskefartøyer i kommunen.

## Kystverket Sørøst

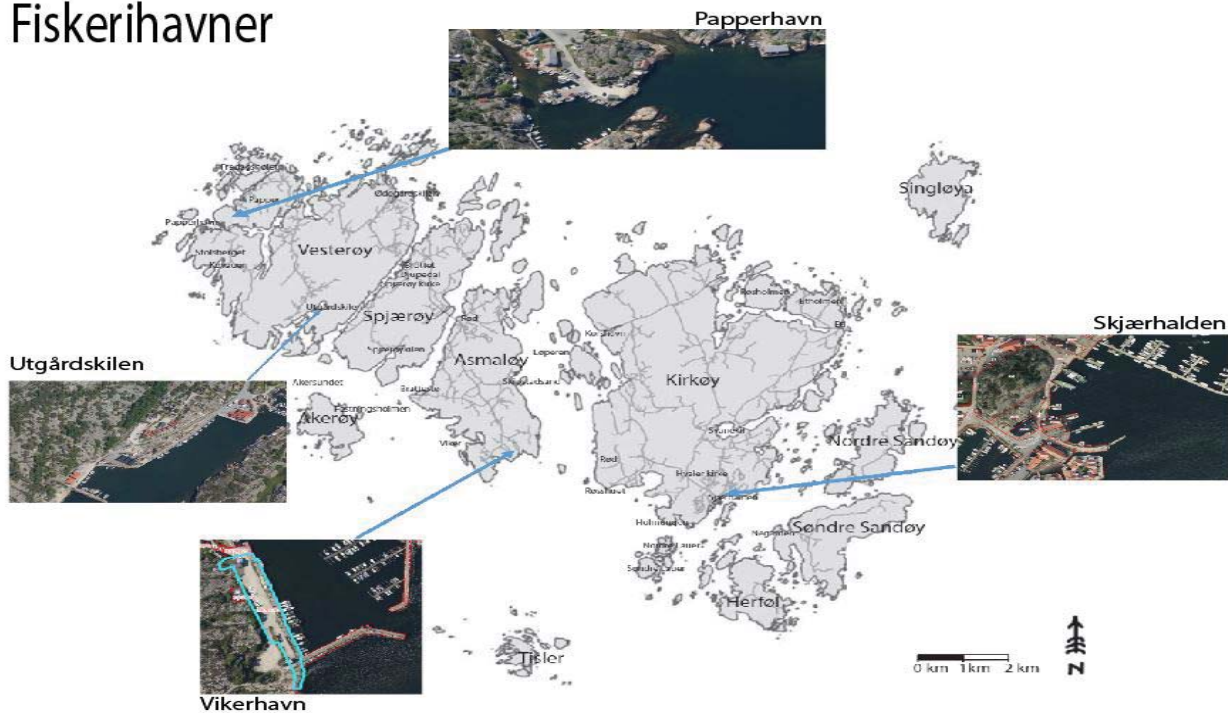
I 2017 forlenget Hvaler kommune en 10-årig drifts- og forvaltningsavtale med Kystverket Sørøst for følgende statlige havner, som vist nedenfor. Avtalen omfatter moloer, kaier med tilbehør. Kommunen har i henhold til avtalen forpliktet seg til å vedlikeholde havnene.

Vedlikeholdsplikten omfatter ikke større skader forårsaket av naturforhold som is, bølger, jordskjelv og lignende svikt i undergrunnen, heller ikke svikt i undergrunnen som skyldes Kystverkets mudring av havna.

- › Papperhavn
- › Utgårdskilen
- › Brattestø
- › Vikerhavn
- › Skjærhalden
- › Lauer

Av disse havnene er Utgårdskilen, Vikerhavn og Skjærhalden tidligere utpekt som de havnene hvor fiskeriaktiviteten bør samles. Utgårdskilen er definert som en fiskerihavn av regional verdi.

## Fiskerihavner



## Regional fiskerihavn

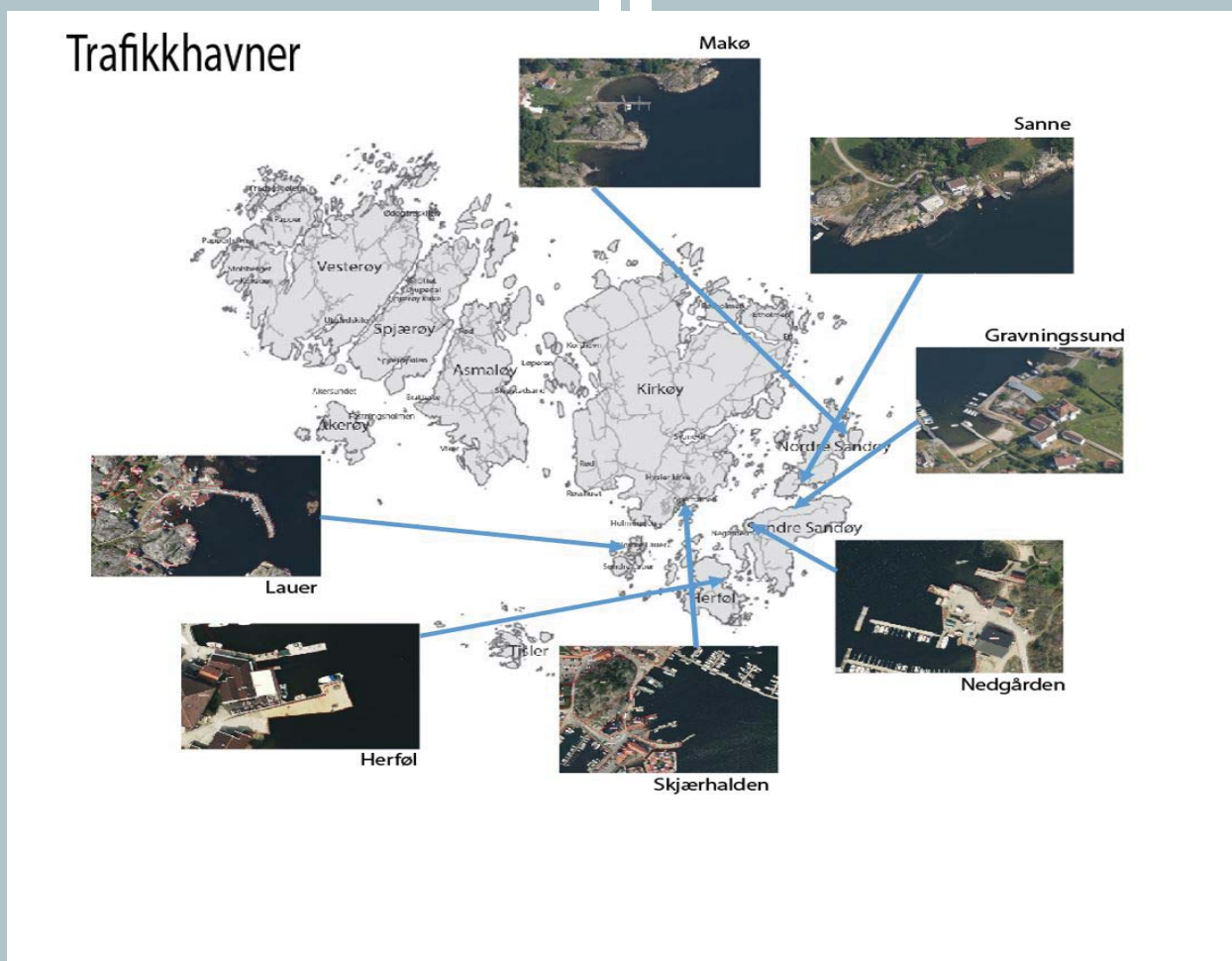
Regional fiskerihavn er en fiskerihavn som har nødvendig infrastruktur for fiskerinæring, mottak, service og lignende og som har god forbindelse med fiskefelt, tilknyttet vei- og transportsystem. Regional fiskerihavn har kaiplass til hjemmehørende fiskeflåte og til gjestende fiskefartøy. I tillegg er det en havn som inngår i kommunes planer for utvikling av fiskerinæring og annen sjøbasert næring.

## Trafikkhavner

Med trafikkhavn menes havner hvor det er kommersiell trafikk med ferge eller andre rutegående fartøy, og således inngår som en avgjørende del av kommunens infrastruktur. Kommunens viktigste trafikkhavn er Skjærhalden. Herfra går det ferge som anløper kommunens østre øyer, og det er plasser til besøkende charter.

## ISPS-havn

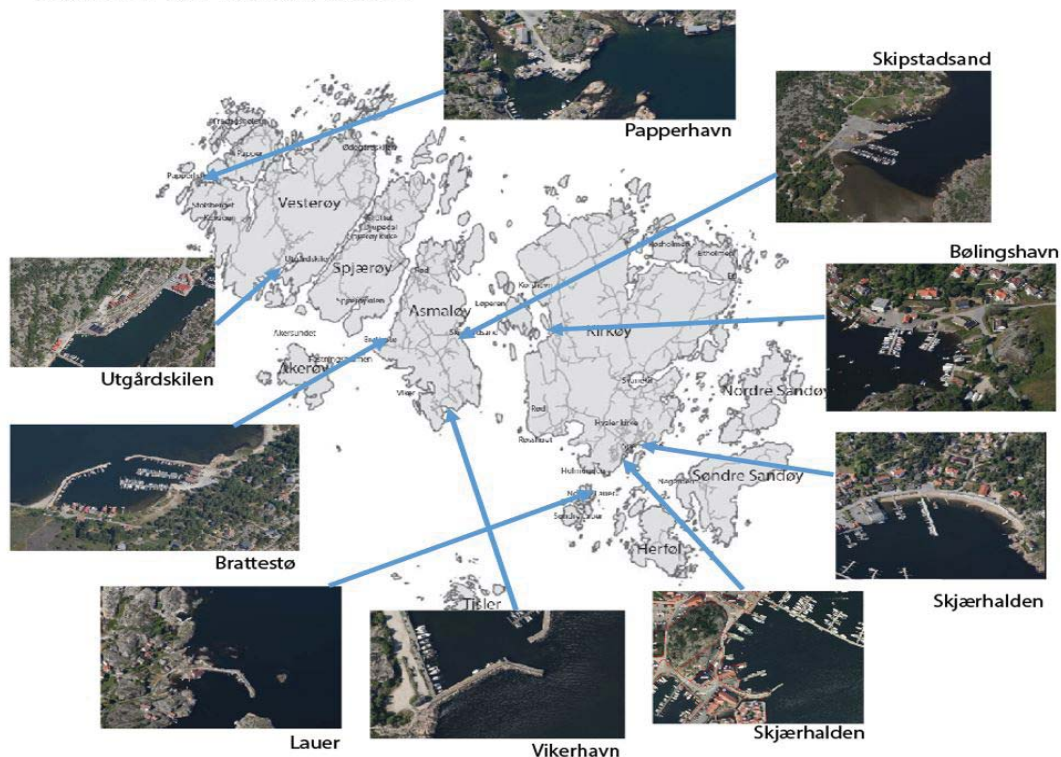
Egen kai på Skjærhalden er etablert som ISPS-terminal (International Ship and Port Facility Security Code). Dette gjør det mulig å ta imot internasjonal trafikk, og gir plass til to charterbåter.



## Havner for fritidsflåten

Det er cirka 133 stk. offentlige fritidsbåt plasser fordelt på de forskjellige øyene. Det er vedtatt egen forskrift om tildeling av båt plass ved kommunale brygger og havner. Forskriften gir prioritetsrekkefølge for tildeling av båt plass. Fiskerinæringen har førsteprioritet, deretter annen type næring, så følger fastboende før fritidsbeboere i kommunen, og til slutt andre søkere.

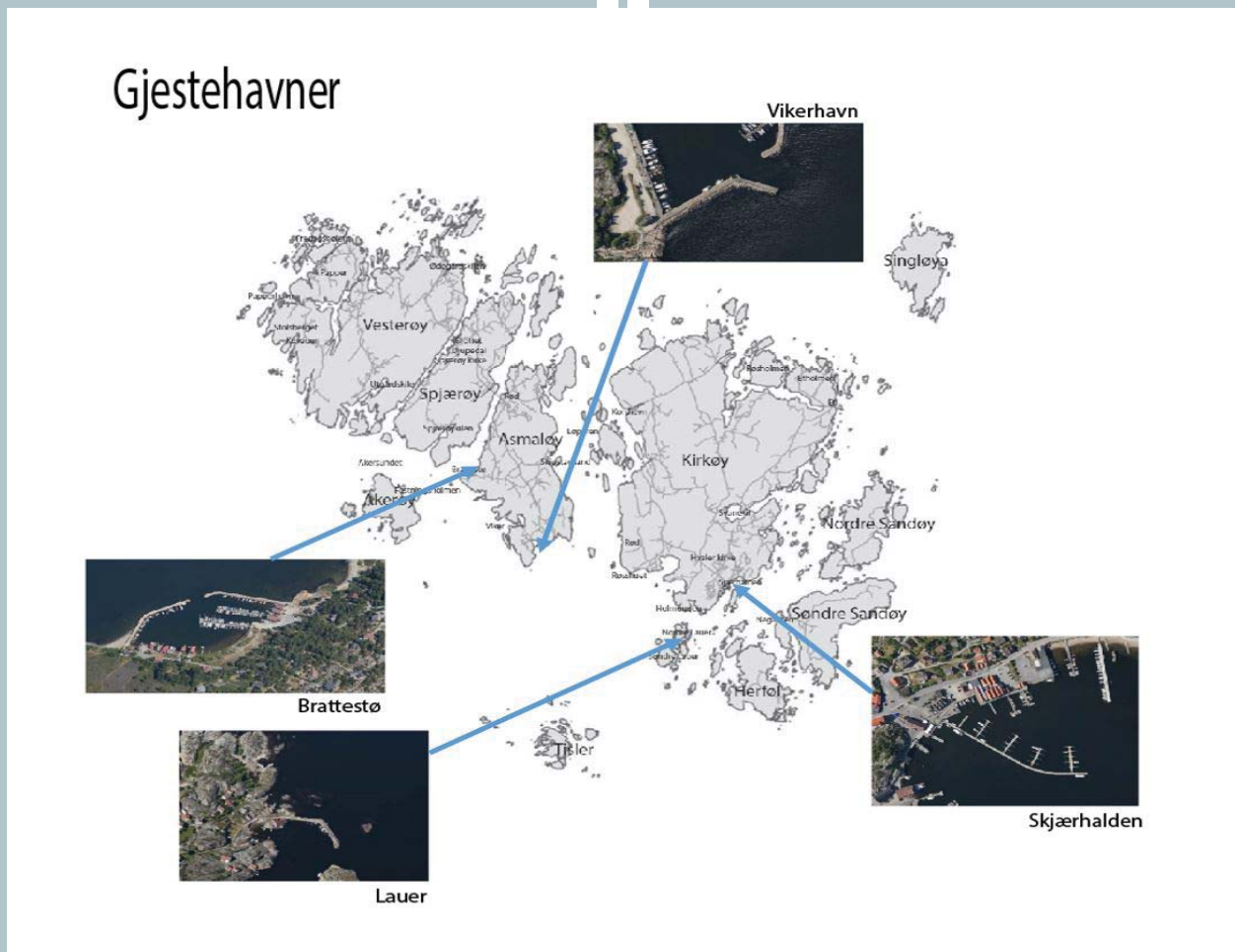
## Havner for fritidsflåten



## Gjestehavner

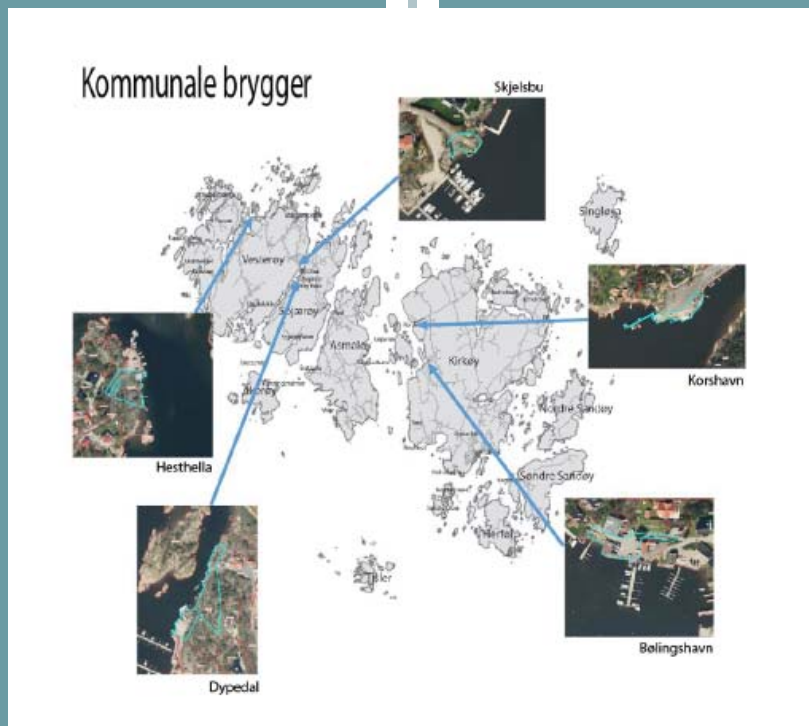
Med gjestehavn menes en havn eller del av havn hvor det ikke leies ut faste båtplasser, men hvor fortrinnsvis fritidsfartøy kan leie seg plass fra ett til flere døgn. De kan også benyttes som vinterhavn hvor fartøy kan leie seg plass for inntil flere måneder i vintersesongen.

Det presiseres at ikke alle gjestehavner kan leies over natten eller i flere døgn. Dette vil i enkelte tilfeller være styrt av planbestemmelser til gjeldende reguleringsplan på stedet. Bukta gjestehavn er et slikt tilfelle, hvor det i reguleringsplan er spesifisert at bryggeanlegget kun skal brukes til kortidsfortøyning, jf. planbestemmelse § 6.3.



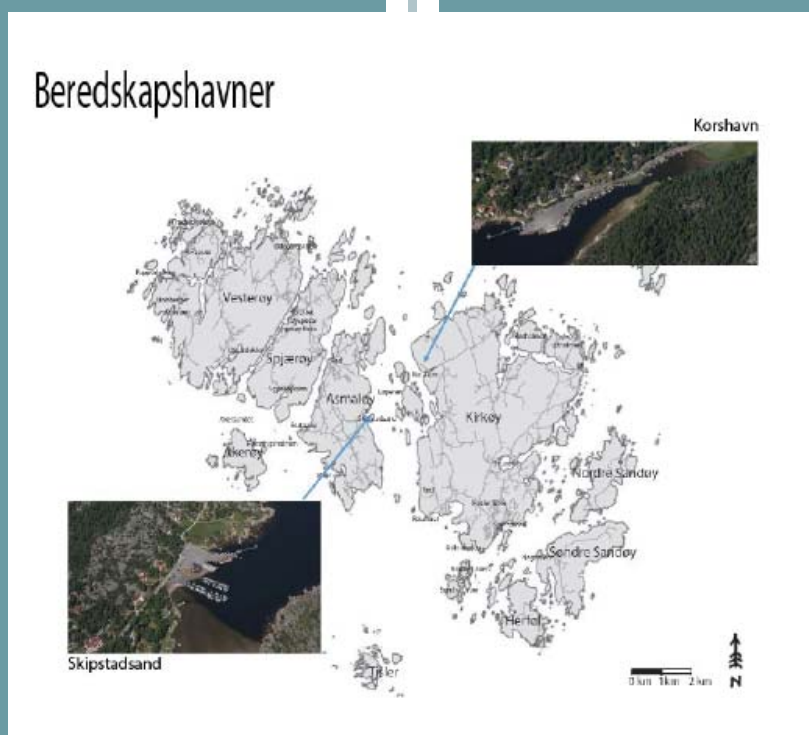
## Kommunale brygger

De kommunale bryggene er svært viktige som infrastrukturknutepunkter.



## Beredskapshavner

Statens Vegvesen har investert og oppgradert beredskapshavnene Skipstadsand og Korshavn. I tillegg har de drift og vedlikehold. Kommunen er førstelinjen ved beredskap.



## 2.2 Havneoppgaver

- Utvikling av nye kommunale havner
- Utøve byggherreansvar for kommunens anleggsprosjekter og ivareta det administrative, faglige og økonomiske ansvar forprosjektene
- Forvaltning, drift og vedlikehold av brygger, havner, bygninger, sjøområder og eiendommer i Hvalers sjøområde.
- Behandle søknader etter havne- og farvannsloven.
- Grunneierforvalter – utleie av grunn og bygninger som tilhører havn
- Føre tilsyn med kaianlegg, havneinnretninger, arealer, farledene, sjømerker mv. som kommunen har ansvar for.
- Oppkreve havneavgifter, fastsette forretningsvilkår og priser.
- Tildeling av kommunale båtplasser iht. kommunal forskrift med prioriteringsrekkefølge.

## 2.3 Finansiering

Havnevirksomheten finansieres ved havneavgifter og utleie av båtplasser i kommunale brygger og havner. I tillegg innkreves det gebyrer i forbindelse med tillatelser etter havne- og farvannsloven.

Tidligere har både strøm og vann knyttet til kommunale havner vært «gratis». Dette er nå endret til at det er de aktuelle brukerne som får regningen.

### Kommunal subsidiering av havneområdet

Tabellen under viser resultatet av havneregnskapet fra år 2012 til år 2017.

2012	2013	2014	2015	2016	2017
- 791 000	+ 66 000	- 839 000	- 581 000	989 000	1 128 000

### Kommunal subsidiering av havneområdet

Havneområdet har blitt subsidiert med kommunale midler i alle år. Nivået har ligget mellom 500 000 – 800 000 kroner årlig de siste fem årene. 2016 er første året hvor havneområdet er gått i pluss.

## 2.4 Generelle problemstillinger

I dette kapittelet vil det være fokus på noen generelle problemstillinger som er gjeldende uansett hvilken havn eller brygge det relateres til.

### Grønn Havn

Grønn Havn har som målsetting å redusere fossile energikilder og klimautslipp i havnene. Utprøving av ladestasjoner for elektriske og hybride fritidsbåter, elektrisk maskinpark, omlegging til el/hybrid drift av Hvalersambandet er eksempler på aktuelle tiltak. Grønn Havn er en viktig satsing for å nå målsettingene i Hvaler kommunes Klima- og energiplan 2016-2028.

Det forventes at Borg Havn legger til rette for å bygge opp tilstrekkelig strømkapasitet på fergerleiene, tilpasset fremtidens elektriske/ hybride fergedrift. Det må også bygges ut for elektrisk lading av fritidsflåten

### Behov for tømme­stasjoner, ramper, marinaer, diesel og bensinsalg

#### Tømme­stasjoner

Det er i dag fokus på tømning av toalettanker fra fritidsbåter og annet. Svenskene har totalforbud mot tømning av båtlatriner i sjøen. Dette innføres gradvis også i Norge med det formål å oppnå full ivaretagelse av kloakken på land. Verneforskriften til Ytre Hvaler Nasjonalpark inneholder forbud mot tømning av kloakk innenfor nasjonalparkens grenser. Det er tømme­stasjon ved Skjærhalden Gjestehavn og en manuell tømme­stasjon i Tordenskjoldbukta på Nordre Sandøy. Disse to er de eneste i vår del av kyst-Norge.

Kommunen har laget Plan for avfallshåndtering i Hvaler havnedistrikt, vedtatt 2009.

Det er muligheter i Bukta, Utgårdskilen, Vikers havn, Brattestø, Sand, Herføl og Edholmen. Det ligger godt til rette for etablering av slike tømmestasjoner, siden det er plassert kommunale pumpestasjoner i nærheten. Kommunen har erfaring med å pumpe båtseptikken direkte i kloakksnett fra Skjærhalden. I nye reguleringsplaner må det legges inn krav om tømmestasjoner. Offentlig/privat samarbeid burde også være mulig.

### **Ramper**

Ramper for utsett og opptak av båt er det mangel på i kommunen. Det finnes private ramper i Vikers havn, Pappershavn, Utgårdskilen, Korshavn, Sand og Skjærhalden. I Pappershavn og

Korshavn må man kontakte eier som låser opp mot betaling. For fremmede kan det være vanskelig å vite hvem som er eier og hvordan man kan få tilgang til rampen. Stadig flere må regne med å måtte finne løsninger uten egen båt plass og da blir slike ramper som er tilgjengelig for allmennheten viktige. I forbindelse med nye reguleringsplaner må det legges inn krav om utsettingsrampe for båt tilgjengelig for allmennheten.

### **Marinaer, diesel og bensinsalg**

Det er etablert marina med bensin og dieselsalg i Bukta, Sand, Skjærhalden og Herføl. I tillegg er dette planlagt for Edholmen. I Utgårdskilen er fiskernes anlegg gjort tilgjengelig for andre brukere ved en kortautomat.

De har imidlertid kun diesel her. I reguleringsplanen for Utgårdskilen er det satt av område hvor det kan bygges ut marina.

### **Samfunnssikkerhet**

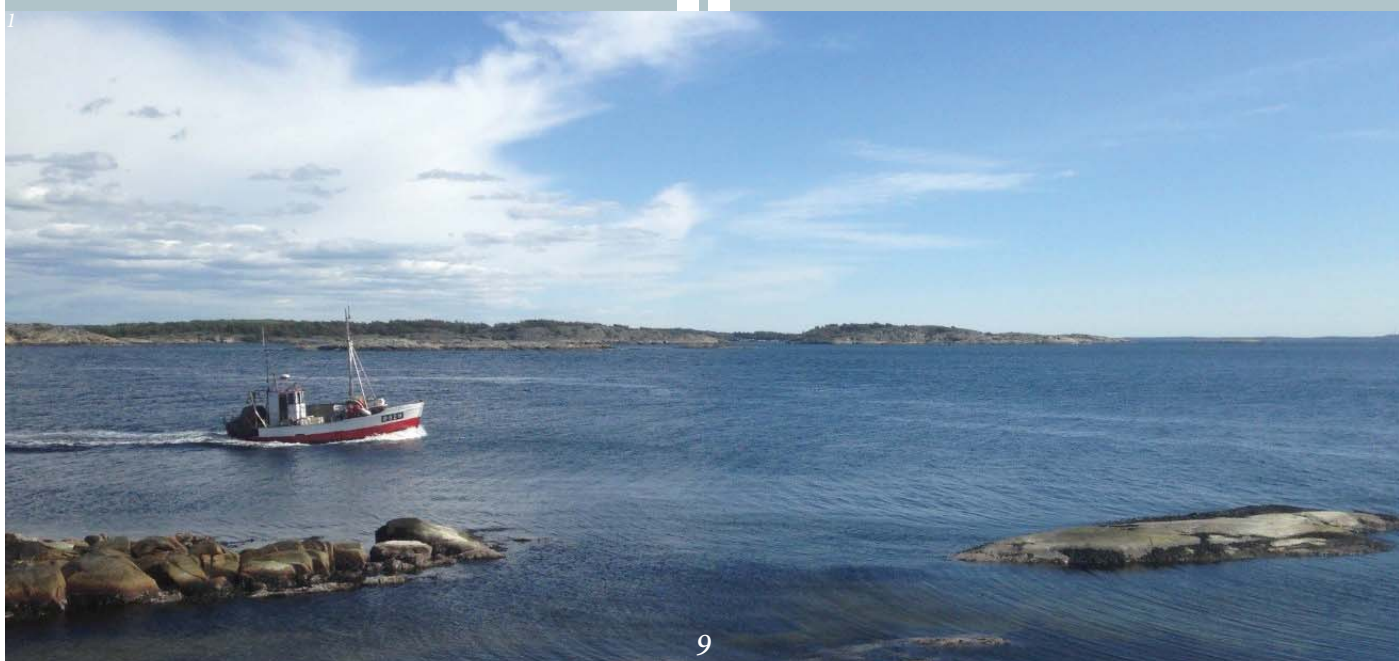
Havnene må være tilpasset fremtidens klimaendringer. Kystverket legger til grunn for sin planlegging at det kan bli en økning på inntil 44 cm av havnivået innen 2050 i vårt område. For å bedre miljøet og sikkerheten har kommunen med Borg havn en oppdatert forskrift for bruk av orden i havnene ute på høring pr. mars 2018. I tillegg har vi fartsbegrensninger som er vedtatt i forbindelse med innføring av Ytre Hvaler Nasjonalpark.

### **Ørretbekker**

I Hvaler har vi 9 registrerte ørretbekker. Det betyr at det er bekker hvor sjøørreten går opp for å gyte. Disse bekkene har en fredningsone for fiske 100 m i sjøen ut for utløpet.

Inngrep og tiltak i disse bekkene styres av Vannressursloven, Naturmangfoldloven og Lakse- og innlandsfiskloven i tillegg til plan- og bygningslov.

Hvaler kommune har et viktig ansvar for å ta vare på gytebekkene for ørret. Det er også viktig at tiltak i sjøen ikke hindrer at ørreten kommer opp i bekkene om høsten. Dette må Borg Havn sikre som vilkår ved tillatelser etter havne- og farvannsloven.



## 3 Fiskerihavner

I dette kapittel gjennomgås status, behov og muligheter for våre statlige fiskerihavner.

### 3.1 Utgårdskilen

#### Regulert:

*Reguleringsplan for Utgård 22.01.1987.*

*Indre del av Utgårdskilen reguleringsendring 09.05.2007*

**Arealbruksområde:** Kai (381), kjørevei (310) og havneområde i sjø (392), naturvernområde(650), privat småbåthavn(619), privat småbåtanlegg(618), forretning/kontor/industri(921), annet kombinert formål(990), industri(140), felles parkeringsplass(730), landbruksområde(200), gang-/sykkelvei(320), trafikkområde i sjø og vassdrag(390), kjørevei(390), jord og skogbruk(210), havneområde(380), offentlig friområde(400), friluftsområde(613).

**Hensynssoner:** Hensynssone landskap(550), hensynssone naturmiljø(560), hensynssone kulturmiljø(570).

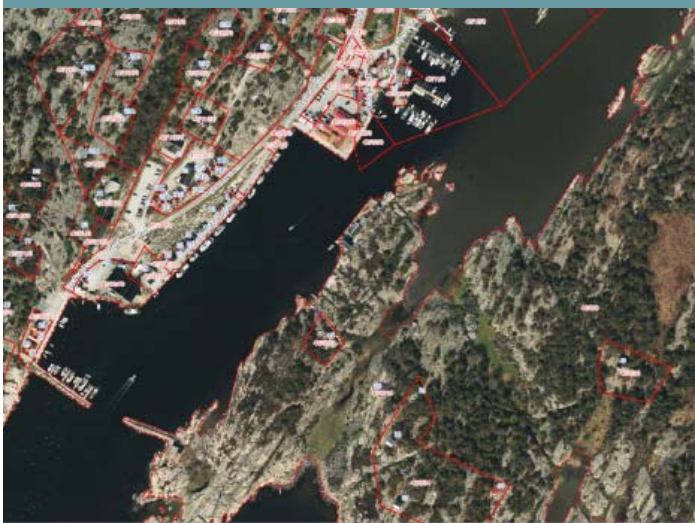
#### Situasjonsbeskrivelse

Utgårdskilen ligger på sørsiden av Vesterøy i Hvaler, cirka 9 nautiske mil i sydlig retning fra Fredrikstad. Dette er den viktigste fiskerihavna i regionen, og den største havna i Sør-Norge øst for Lindesnes. Fjordfisk AS har sitt hovedmottak for fisk her.

I Utgårdskilen er det 120 meter mottakskai, 15 meter allmenningsskai og 200 meter liggekai. I 2016 ble kaiene i Utgårdskilen oppgradert med nye sikringskantlister og fenderingsdekk. Antall fiskefartøy som har avtale om plass er cirka 20 i 2017. Nord for fiskemottaket er det en stor privat småbåthavn med mange faste båt plasser.

Ved ytre molo på vestsiden i havna er det også en liggekai for fiskebåter. Kaiene er utstyrt med sommervann og strøm for fiskeflåten. Av servicefunksjoner for fiskeflåten finnes det foruten fiskemottak; et trålverksted og anlegg for fylling av dieselolje og gass.

Innerst i havnebassenget er det plasser for fritidsbåter. Kommunen investerte i nye utriggere i 2016 for disse fritidsbåt plassene.



## Historikk

Av Kystdirektoratets gjennomgang av de statlige fiskerihavner i Hvaler fra 1997 fremgår det følgende:

*”I 1899 og 1901 skrev fiskere og loser på gården Utgård til ”Det Kongelige Departement for de offentlige arbeider” og ba om å få havneforholdene i Utgårdskilen undersøkt. Ønsket var å sprengre en kanal fra sundet mellom Vesterøy og Spjærøy mot Utgårdskilen. Etter en inspeksjon i 1901 ble prosjektet lagt på is fordi kostnadene ble ansett som større enn nytten. I 1924 ble havneområdet mudret for å bedre forholdet for fiskerne og for å skaffe adgang for dampskipsanløp. I etterkrigstiden har Utgårdskilen utviklet seg til å bli den største fiskerihavna på strekningen Lindesnes – svenskegrensen, og diverse søknader om ytterligere oppmudringer, kai- og moloanlegg har blitt sendt havnevesenet. I 1955 ble en plan for å mudre det meste av havneområdet til -3,5 m godkjent av havnedirektøren. I 1960 godkjente havnedirektøren en tilleggsplan som også innbefatter en 80 m lang molo sørvest i havna. Anlegget stod ferdig i 1962. I 1969 stod østre molo ferdig. På 1990-tallet er Utgårdskilen 1 og Utgårdskilen 2 prosjektene gjennomført. Det meste av havna er utdypet til -5 og -6 m, en innseilingsrenne på 450 m er også utdypet.”*

## Eierforhold

Kystverket har fire tinglyste grunneiererklæringer som sikrer Kystverket ulike rettigheter til utnyttelse av grunn og ressurser i forbindelse med utbygging, vedlikehold og forvaltning av havna:

- Grunneiererklæring datert 29. september 1923, tinglyst 22. juli 1924
- Grunneiererklæring datert 12. mars 1958, tinglyst 16. august 1958
- Grunneiererklæring datert 20. mars 1958, tinglyst 16. august 1958
- Grunneiererklæring datert 22. juli 1969, tinglyst 26. august 1960
- Grunneiererklæring datert 28. februar 1967, tinglyst 7. mars 1967

Det er inngått drifts- og forvaltningsavtale mellom Kystverket og Hvaler kommune for de områdene som Kystverket har grunneiererklæring på i Utgårdskilen.

Hvaler kommune er grunneier for området hvor fiskemottaket, mottakskai og allmenningskai ligger. Videre er kommunen eier av grunnen hvor liggekaiene ligger, avgrenset mot området for Utgårdskilen Innkjøpslag mot sør. Kommunen er også grunneier av området som omfatter veien ut til steinbrygga ved Vestre molo og ned til liggekaien.

## Kapasitet

I dag leier Hvaler kommune ut 12 båtplasser til fiskere som ligger langsides ved liggekai vest. Videre leies det ut 8 plasser til fiskere langs steinkaia ved vestre molo. Disse pirenene ved vestre molo ble bygd i 2010. I tillegg til disse leies det ut cirka 22 plasser til mindre fritidsbåter ved steinkaia.

Kapasiteten for større fiskefartøy er sprengt i Utgårdskilen. I 2016 kom fiskebåten “Baluba” til Utgårdskilen, men måtte få plass fra det private. Det er et ønske om å kunne tilby flere fiskefartøyer plass i Utgårdskilen, men slik fiskerihavna fremstår i dag er det ikke plass til flere fiskefartøyer der. Samme arealrelaterte utviklingsproblematikk gjelder også for fiskemottak og andre serviceforetak. Det er i dag også begrensede muligheter for nye sjøboder for fiskere i Utgårdskilen.

## Parkeringsbehov

På den tiden da Kystverket fikk sine grunneiererklæringer hadde ikke fiskerne behov for parkeringsplasser for egne biler. Situasjonen i dag er at flere fiskere har sine bopel i andre deler av kommunen og er avhengig av bil for å komme til og fra havna. De er nå prisgitt grunneiernes velvilje for å kunne parkere, i konkurranse med fritidsbeboernes parkeringsbehov.

### **Kvalitet**

Utgårdskilen var i utgangspunktet en naturhavn. Den har gjennom statens investeringer fått to moloer, en på hver side av havneinnløpet. Videre har det blitt gjennomført mudring og utdyping av havna tidligere. Det er akutt behov for mudring i dag.

### **Ressurser**

Utgårdskilen er preget av arealknapphet. Dette gjør seg gjeldene for industriområder, liggekaier, parkeringsplasser for fiskerne, opplagsplasser for fiskeredskap med mer. En av de største ressursene vi har i Utgårdskilen er et aktiv fiskarlag, som deltar med mange innspill både til drift av havna og til utbyggingsplanene.

### **Ønsket havnetiltak gjennomført av Borg Havn**

I et fremtidsperspektiv vil Utgårdskilen være en av de viktigste havnene i Oslofjorden. På grunn av andre utbyggingspress i havnene i Indre Oslofjord (bygging av boliger mv.), må det tas høyde for at havna vil bli brukt av andre fiskere enn de lokale. Borg Havn skal være proaktiv hva gjelder å kunne imøtekomme den antatte etterspørselen.

Denne havna skal kunne dekke et regionalt behov og flere fartøyer hjemmehørende i havna vil være med å sikre drift av fiskemottaket og Egersund Trålverksted.

### **Ny reguleringsplan innen 5 år**

Borg Havn skal bidra med utarbeidelse av ny reguleringsplan for hele havnebassenget samt sørge for mudring umiddelbart der det er behov. Bakgrunnen for dette er at man må se på bruken av bassenget i et nytt perspektiv, hvor både aktiviteter på land og i sjø må gjennomgås.

En ny reguleringsplan må kunne legge til rette for nye og flere fiskebåtplasser, samt legge til rette for en kombinert bruk, bestående av både fiskenæring og annen næring. I dag finnes det to sentrale aktører som det er viktig å ta vare på, henholdsvis Fjordfisk og Egersund Trål.

## 3.2 Vikerhavn

**Regulert:** Vikerhavn 19.06.2002.

**Arealbruksområde:** Utrustningskai, trafikkområde i sjø, småbåthavn i sjø, friområde i sjø, slipp, felles opptrekk, felles parkering mv.

**Hensynssoner:** Landskap

### Situasjonsbeskrivelse

Vikerhavn ligger på sørvestsiden av Asmaløy i Hvaler. Avstanden til Utgårdskilen er cirka 4 nautiske mil i sørvestlig retning, og til Skjærhalden cirka 3 nautiske mil i nordvestlig retning. Vikerhavn benyttes i dag som liggehavn for fiskefartøy og fritidsfartøyer.

I Vikerhavn er det cirka 20 meter allmenningsskai og cirka 130 meter liggekai på vestsiden av havna. I 2016 oppgraderte kommunen med nytt tredekke ved nederste delen av liggekaien (nærmest moloen). I tillegg ble det lagt forsikling og støpt rundt eksisterende fundament her. På Østsiden er det fire store fritidsanlegg hvorav de to innerste tilhører en privat familie. Det er også anlagt båt-opptrekk her. De to flytebyggene som henger på Kystverkets molo tilhører Viker båtforening.

I Vikerhavn er det 5 fiskefartøy pr 2017. I tillegg har kommunen leid ut 16 båt plasser til fritidsbåter. Det er avsatt områder i havna til industri og fiskeriaktivitet. Det er foretatt et makeskifte i havna og kommunen er eier av havnearealet og området for fiskeriaktivitet.

### Historikk

I Kystverkets oversikt fra 1997 heter det:  
*"I 1890 sendte 40 fiskere og oppsittere på Viker brev til havnedirektøren hvor de ba om at det ble bygget en båthavn i Vikerhaugen på Asmaløy. Samme år ble det utarbeidet en plan for et anlegg i Halsebukten. Man ble snart klar over at det var behov for større plass og dybde for handelsfartøyer under sildefisket. I 1893 ble det derfor fremlagt en ny plan for et anlegg i Vikerbugten. Den første bevilgning ble gitt til arbeidet i 1895. Arbeidet ble påbegynt i 1896 og i 1903 stod en molo på 91 m ferdig vest i havna. I 1904 sto også en molo øst i havna ferdig. Senere er det utført flere moloarbeider, senest ved forlengelse og oppføring av brystvern i 1983."*

Det er i de senere år bygget liggekai og utrustningskai med tilskudd fra Kystverket på hele strekningen mellom allmenningsskai og vestre molo. I 1994 gjennomførte derfor Kystverket utdypningsarbeider ved de nye kaiene, samt utdyping av havnebassenget inntil allmenningsskai til -4,0 m.

### Eierforhold

Hvaler kommune er grunneier for havneområdet på vestsiden av havna. Eiendommen omfatter områdene for allmenningsskai, liggekai og området innenfor, som i reguleringsplanen er avsatt til blant annet småindustri, sjøboder med mer.

Kystverket har fire tinglyste grunneiererklæringer som sikrer Kystverket ulike rettigheter til utnyttelse av grunn og ressurser i forbindelse med utbygging, vedlikehold og forvaltning av havna.

- Grunneiererklæring av 3. august 1894, tinglyst 5. september 1894
- Grunneiererklæring av 1. august 1927, tinglyst 9. august 1927
- Grunneiererklæring av 11. februar 1994, angående en tilleggsparcell til tidligere avgitt allmenningsskai.

### Kapasitet

Det er avsatt 40 meter av liggekaien som er tiltenkt fiskere (longside). I dag er det kun 1 fisker som benytter cirka 11 meter her. Kommunen har derfor leid ut resten av plassene til fritidsbåter med vilkår om å fratrukkes dersom det er en registrert fisker som trenger plassen. Resten av liggekaien på cirka 90 meter leies ut til fritidsbåter og andre mindre fiskebåter.

### Parkeringsbehov

Det er avsatt to områder til parkering, en privat parkeringsplass for tilgrensende friluftsområde og en til besøkende av Ytre Hvaler Nasjonalpark.

### Fremtidig behov

Hvaler kommune antar at det ikke er behov for utbygging av fiskerihavna i Vikerhavn, derimot vil det være behov for vedlikeholdsmudring. Havna har en dybde på cirka 3-4 meter. Området grenser opp til Ytre Hvaler Nasjonalpark og vil ha et parkeringsbehov for besøkende til denne. I Vikerhavn er dette løst i reguleringsplanen.

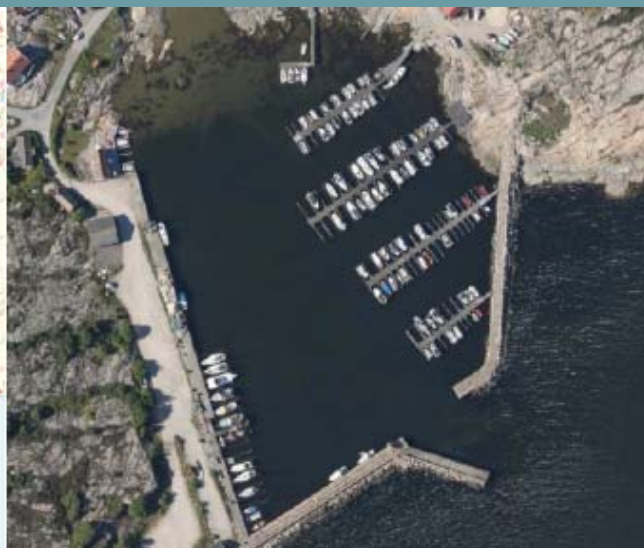
### Kvalitet

Vikerhavn ligger beskyttet bak moloene. Her kan det ved mye vær og vind være stor gjennomstrømning ved moloene, noe som gir problemer for båtene som ligger ved kai. Her er det behov for utbedring. Vikerhavn er litt for grunn for større båter. Det er tilstrekkelig arealer for utvikling av sjøboder og næring.

**Ønsket havnetiltak gjennomført av Borg Havn**  
Vestre molo benyttes i dag som gjestehavn uten oppsyn. Dette fører til at større seilbåter og cabincruisere ankrer opp for lengre perioder uten tillatelse fra kommunen, noe som medfører dårlig stemning i havna. Årlig mottar kommunen klager fra publikum og fastboende om dette forholdet.

Det er ønske om at Borg Havn i 2018 investerer i et bookingsystem for betalende gjestebåter. Investeringskostnadene på dette er minimale da kommunen har vært i dialog med mulig leverandør av et slikt bookingsystem.

Videre eier kommunen en gammel sjøbu ved innkjøringen til havna. Denne bua er planlagt revet da området er regulert til veiformål.



### 3.3 Skjærhalden

**Regulert:** Skjærhalden sentrum, 27.04.2005

**Arealbruksområde:** småbåthavn sjø (619), særskilt anlegg (690) og privat småbåthavn på land (618)

**Hensynssoner:** -

#### Situasjonsbeskrivelse

Skjærhalden er kommunesenteret i Hvaler kommune. Det er cirka 850 innbyggere på Skjærhalden. Foruten de vanlige kommunale tjenester finnes det her ulike forretninger, spisesteder, legesenter, gjestehavn, turistkontor, fergeforbindelse til kommunens østre øyer og båtforbindelse til Strømstad.

I Skjærhalden er det vedtatt reguleringsplan som omfatter hele havneområdet.

Fiskerihavna er en del av den indre småbåthavna. Her er fiskefartøyene hovedsakelig lokalisert i moloen. Havna har et fiskemottak med fiskebutikk og ny mottakskai. Fiskemottaket er oppført av Skagerrakfisk AL, mens mottakskaia er oppført av Hvaler kommune. Det er oppført noen sjøboder på området, disse er eid av privatpersoner som betaler årlig festeavgift til kommunen. De fleste bodene er regulert til sjøboder/næring.

Havna ble bygd i en tid da det var langt flere fiskefartøy i Skjærhalden. Det er derfor inngått avtale med Skjærhalden Båtforening som drifter havna. De er pålagt å følge den kommunale forskriften om tildeling av båt plasser. De betaler leie i henhold til leiekontrakt som er fastsatt av kommunestyret.

#### Historikk

Kystverket startet sine investeringer i Skjærhalden i 1909. Det ble den gang tinglyst en grunneiererklæring hvor Kirke- og undervisningsdepartementet ga Kystverket rettigheter på deres grunn for oppføring av molo. I 1912 ble den gamle moloen bygd nordøst for Skjærhalden Rorbuer.

I 1966 ble det inngått ny avtale med samme eier som sikret grunn for moloen ved Stolen og Vadbenken. Denne ble tinglyst i 1968.

I 1972 ble det som er dagens fiskerihavn ferdigstilt.

I 1997 skriver Kystverket følgende om fiskerinæringen i Skjærhalden: "Det er registrert 11 fiskefartøyer med liggeplass i Skjærhalden, eierne av 10 av disse er registrert på blad A i fiskermanntallet, dvs. at de er deltidsfiskere eller pensjonister." I 2009 er det registrert 8 fiskefartøy i Skjærhalden, av disse er 6 eiere på blad A og 2 på blad B. I tillegg har et havbruksfartøy som benyttes til skjell dyrking, båt plass i havna.

Videre skriver Kystverket følgende:

*"Det har vært flere konflikter mellom fiskere og fritidsbåteiere om bruken av havna og spørsmål om fiskerne må betale avgifter for å ligge i havneområdet. Kystverket foreslo i 1994 en bruksdeling av havneområdet slik at en del skulle være forbeholdt fiskere og en del fritidsbåter." Denne konflikten førte til at Skjærhalden Båtforening hadde en avtale med Hvaler kommune om bruk av havneområdet som Kystverket ikke godkjente. Dette ble først løst når Hvaler kommune og Kystverket inngikk avtale om drift og forvaltning av flere statlige fiskerihavner, og ny avtale mellom Skjærhalden Båtforening og Hvaler kommune ble inngått. Det er i dag ingen konflikter mellom fiskere og fritidsbrukere av havna."*

#### Eierforhold

Hvaler kommune er grunneier for hele havneområdet hvor småbåthavn og fiskemottak er lokalisert. Kommunen inngikk avtale med Opplysningsvesenets fond i 2005 om kjøp av veigrunn og området hvor både den nye og den gamle småbåthavna er lokalisert.

#### Kapasitet

Havnebassenget innenfor moloene er på cirka 10 daa. Havna er mudret til -3 meter. Det er pr 2017 ikke ledig kapasitet og eventuelle nye fiskefartøy som ønsker plass i havna må søke om dette. De vil ha førsteprioritet så fort det blir en ledighet.



### 3.4 Papperhavn

#### Regulert:

Kommuneplanens arealdel (2011-2023)

#### Arealbruksområde:

Havn (2040), veg (2010), LNF (5100)

**Hensynssoner:** Gjennomføringszone (krav til felles planlegging), landskap og Kulturmiljø

#### Situasjonsbeskrivelse

Papperhavn ligger på vestsiden av Vesterøy cirka 4 nautiske mil i nordvestlig retning fra Utgårdskilen. I Papperhavn har det tidligere vært kiosk, butikk og trålverksted.

Det er i dag 9 fiskere som har leieavtale for å benytte Kystverkets anlegg i Papperhavn. I tillegg er det inngått avtale om plass for 27 fritidsbåter.

Hvaler kommune har inngått drift- og forvaltningsavtale med Kystverket om bruk av Papperhavn. I den forbindelse har det vært foretatt en grundig opprydding i forhold til hvem som skulle ha plass i havna. Kommunens forskrift om tildeling av båt plass er innført, og det er fattet et unntaksvedtak for 7 hytteeiendommer som må ha båt for å komme til eiendommer i området. Det presiseres at disse 7 båt plassene ikke går i arv da nye adkomstveier kan oppstå.



Utenfor området som Kystverket har grunneiererklæring på, er det i dag et område med sjøboder og et eldre lager som ble brukt tidligere i forbindelse med drivstoffutvalg. Utenfor sjøbodene er de private bryggae preget av sterkt forfall.

#### Historikk

I Kystdirektoratets utredning fra 1997 står det bla.:

*”Mot slutten av 1930-åra var Papperhavn Østfolds viktigste havn i forbindelse med makrellfiske. Papperhavn ble da benyttet av opp til 230 fiskefartøyer. Det ble derfor i 1938 bevilget 188.000 kroner til utdyping av havna for å skape tryggere liggeforhold. Senere er det utført utdypningsarbeider samt bygget en betongkai. I 1982 og 1984 ble det utført forskjellige vedlikeholdsarbeider.”*

I tillegg har den lokale båtforeningen og Hvaler kommune planert og asfaltert området i 1989.

#### Eierforhold

Havneområdet ligger i sin helhet på eiendommen med gårds- og bruksnummer 48/19. Her har Kystverket fått tinglyst grunneiererklæring med grunneier i 1937.

#### Kapasitet

Havnas kapasitet er sprengt, og det er ikke ledige plasser.

#### Parkeringsbehov

I Papperhavn er parkeringsforholdene løst ved at betongkaia er reservert for parkering for fiskere. Samtlige fiskere som har parkeringsbehov er utstyrt med eget parkeringsbevis.

For andre brukere er det behov for parkeringsplasser. Havna er utgangspunktet for en rekke hytter som ligger i området og disse har et økende parkeringsbehov. I tillegg ønsker andre fastboende å kunne parkere i forbindelse med bruk av fritidsbåt.

## Kvalitet

Havna slik den ligger i dag er en god havn, men kan ha behov for mudring. Tidligere var det en mudret dybde til 2,7 meter. Indre havn utgjør cirka 6-8 daa. Innseilingen er trang, men båtene ligger helt trygt i all slags vær.

### Ønsket havnetiltak gjennomført av Borg Havn

#### *Betalingsautomat for bruk av vann umiddelbart*

Gratis vannpost i Papperhavn ble stengt i 2017. Kommunen hadde en prøveordning hvor de som ønsket å være med å betale for vann, fikk tilgang til nøkkel. Dette kan bli urettferdig fordeling mellom fiskere og andre brukere. I 2018 er det planlagt å investere i en kortautomat/ Vipps/ betalingsmulighet som gjør at samtlige betaler for den mengde vann de forbruker.

#### *Betalingsautomat for bruk av strøm*

Gratis strøm i Papperhavn ble avsluttet i slutten av 2015. Det ble gjort en behovsanalyse for hvor mange som ønsket tilgang på strøm mot betaling. Kun 3 personer meldte sin interesse. Kommunen investerte i 2 stk. strømskap med tilsammen 8 undermålere. Dette viste seg å være en suksess og alle strømuttak ble utdelt. I fremtiden kan det være behov for flere strømuttak, spesielt på vinterstid da flere investerer i mer velutstyrte båter.

## 3.5 Fremtidige utfordringer i fiskerihavner

I betraktningen av utfordringer for fiskerinæringen er det viktig å ha med seg det historiske perspektivet. Marin ressurstilgang, mengde og arter vil kunne variere stort, og kommunal og regional tilrettelegging for denne primærnæringen vil til en viss grad måtte ta dette inn over seg. Det vil være for kortsiktig å planlegge kun ut i fra etterkrigstiden som referansegrunnlag. Det er helt nødvendig å ha med seg at det vil være svingninger som må sees i langt større tidsperspektiv, slik at det kan utvikles en robust fiskerinæring i kommunen.

Hvaler har i perioder vært et viktig område for sildefiskerier. Denne fiskeriressursen har gått i konjunkturer med århundrer mellom hver periode. Ingen har klart å gi gode forklaringer på denne endringen i sildas vandringsmønster. Siste gang det var store sildefiskerier i kommunen var rundt 1970. I perioden 1877-1906 ble det oppført mange sjøboder og sildesalterier i kommunen. Fra tidligere tider er det spekulert i om byggingen av Hvalertuftene på cirka 1300-tallet ble utført for å huse de mange fiskerne som kom for å fiske sild her. Dette er også en av antakelsene på hvorfor Hvaler kirke ble bygd så mye større enn Hvalers innbyggerantall skulle tilsi på cirka 1100-tallet.

Christine Stene skriver i sin hovedfagsoppgave: "Skitt fiske" – En analyse av tufter og båttopptrekk på Hvaler i Østfold, UiO 2003, følgende på side 75: "Silde-eventyret i midtre Bohuslän i siste halvdel av 1500-tallet er godt belagt i skriftlige kilder. Og etter storinnsiget mellom 1556 og 1589 kjennes her også sikre sildeperioder i årene 1747-1808/09 og 1877-1906. Disse sildeinnsigene har i varierende grad nådd Hvaler".

### 3.6 Fremtidige mål og strategier for fiskerihavner

Fiskerihavner			Planforhold		
Objektnavn	Kapasitet	Potensiale	Behov for P-plasser	Planbehov	Prioritering
Utgårdskilen	280 meter	Ja	Ja	Ja	Kategori 1
Vikerhavn	130 meter	Ja	Nei	Nei	Kategori 2
Skjærhalden	60 meter	Nei	Nei	Nei	Kategori 3
Papperhavn	35 meter	Ja	Nei	Ja	Kategori 2

**Forklaring:** **Potensiale** angir om havner har naturgitte og øvrige muligheter for utvidelse.

**Planbehov** om det er behov for å gjøre planmessig forarbeid, ved evt. ny plan eller justering av plan.

**Prioritering** angir om objektet er et prioritert utviklingsobjekt i planperioden etter kategori 1 til 3 (1 mest viktig).

Utgårdskilen er utpekt av kommunen som prioritert fiskerihavn hvor det ønskes utvikling både på land og til vanns for å fremme fiskerinæringen og annen tilknyttede næringer.

Utgårdskilen har gjennomgått en nesten sammenhengende reguleringsprosess fra 1999 til 2008. Her har Fjordfisk AS satset ved oppbygging av fiskemottaket og det ble innviet et nytt isanlegg for fiskeflåten i 2004. I tillegg har Egersund Trål etablert seg her i 2016.



**Vikerhavn** har blitt oppgradert gjennom bygging av brygger i 1998 og oppgradering i 2016.

Reguleringsplanen ivaretar behovet for liggekaier og mulig areal for industri og nødvendige sjøboder.

**Skjærhalden og Papperhavn** har ikke lengre så stor betydning som fiskerihavner. I Skjærhalden er det fiskemottak og noen mindre fartøy som drifter herfra. I Papperhavn er fiskemottaket lagt ned og båtene som fisker herfra har levert fangstene sine fortrinnsvis i Utgårdskilen. Allikevel er det viktig å opprettholde alle de fire havnenes status som fiskerihavner, med tanke på mulige fremtidige endringer i ressurstyper/råstoff og næringens utvikling mot ulike marked.

5



## 4 Trafikkhavner

I dette kapittelet vil vurderingen av fremtidig behov og utvikling for trafikkhavner være sentralt. Dette vil gi anledning til eventuelt å prioritere investeringer i disse havnene. Pr. 2018 er kontrakten om fergetrafikken mellom Skjærhalden og de østre øyer overtatt av Østfold fylkeskommune ved Østfold kollektivtrafikk.

### Historikk

Før fastlandsveien ble bygget, foregikk det meste av trafikken til sjøs og havnene spilte en sentral rolle i kommunens infrastruktur. Tidlig på 1800-tallet var det etablert et skyss-system som skulle ivareta behovet for transport mellom øyene.

Fra 1882 var det etablert ruteforbindelse mellom Fredrikshald (Halden) og Skjærhalden. I 1878 startet den første rutebåten mellom Fredrikstad og Hvaler, men regulariteten var skiftene inntil Fredrikstad – Hvalerøernes Dampskibsselskab ble stiftet i 1892, med sin første båt D/S Hvaler.

I henhold til Hvaler Bygdebok 1800 -1940, Havet var leveveien side 462; startet ruten i Gravningssund klokka sju om morgenen og anløp Skjærhalden, Skipstadsand, Bølingshavn og Sydengen på vei til Fredrikstad. Ruten gikk også om Hesthella og Norderhaug.

Skjærhalden har vært det viktigste knutepunktet for fartøy i rutefart. Det har vært rutebåtanløp her siden 1882. I Hvaler bygdebok bind III står det på side 469 at fra gammelt av var de fleste bryggene privateid og ble i hovedsak benyttet av fiskerne og losene. Et mindre antall brygger ble vedlikeholdt av det offentlige, men forholdene omkring eiendomsrett og vedlikeholdsplikt av de større bryggene var langt fra klare. I 1891 ble brygga ved Skjærhalden bygget etter innsamling av bidrag fra Sandøyene, Herføl og deler av Kirkeøy.

### 4.1 Skjærhalden

#### Situasjonsbeskrivelse

Trafikkhavna i Skjærhalden ligger langs veien med adresse Under Kollen. Det er kun en smal vei fra torget på Skjærhalden og ned til fergeleiet. Denne veien benyttes av både tungtransport og andre biler samt myke trafikanter. Bilene må stå langs veien mens de venter på ferger, samtidig som syklende, barnevogner, hunder og spaserende publikum som skal benytte seg av det samme knappe havnearealet. Til tider er det meget kaotisk her. Havnemyndigheten mener dette utgjør et risikomoment. Dette presset gjelder cirka 6 uker i sommermånedene, men Skjærhalden vil fortsette å vokse i fremtiden og vi bør se hen til en mer bærekraftig løsning.

#### ISPS og fergeterminal

Hvaler kommune har bygd ut området slik at det i dag fremstår med ISPS sikret terminal for utenriksfartøy som har krav om slik godkjenning. ISPS terminalen er bygd med muligheter for å ta imot 2 fartøyer samtidig. Den ene muligheten er en fleksibel løsning, slik at når det er behov for det kan den ene utgangen for ISPS stenges, og kan da benyttes av fartøy som ikke har ISPS-krav. I tillegg ble det i 2016 bygd ny dykdalb til denne terminalen. Det er inngått leieavtale med Hvaler Fjordcruise AS om leie av båt plass ved denne ISPS-terminalen.

Fergeterminalen er bygd med kjørerampe i betong. I 2016 ble fergeleiet oppgradert slik at det er tilpasset den nye båten "Gravningen". I tillegg ble det oppført ny dykdalb her også. Det er også bygd en flytekai tilpasset mindre passasjerfartøy og egen brygge for taxibåter.



*Redningskøyta RS Horn Flyer har base på Skjærhalden på Hvaler.*

### **Redningskøyta**

På Skjærhalden Havn, Syd, ligger redningskøyta RS Horn Flyer.

Virksomheten er en sterk ressurs på Hvaler. De inngår i beredskapen med kommunen og samarbeider med politi, brann, helse og Kystverket. De har også alltid dykkere ombord.

Redningskøyta har også en miljølekter knyttet til stasjonen ved akutt forurensning, her har de ca. 300 meter med oljelenser. I tillegg har de vannskuter (Rescue Runner) som passer ypperlig til strandsøk og andre hendelser der skøyta ikke kommer til på grunn av grunt farvann.

Redningskøyta dekker ikke bare kysttrekningen på Hvaler, men også strekningen helt opp til Larkollen, i tillegg til Vestfoldsida og et stykke inn i Sverige.

### Utvikling og fremtidige behov

Skjærhalden trafikkhavn har ingen nærliggende regulerte muligheter for å øke kapasiteten, men området mellom taxibrygga og Schrambua er i reguleringsplan for Skjærhalden lagt til rette for bygging av brygge. Sjøområdet er regulert til trafikkområde i sjø. Det er ønskelig å få bygd ny brygge langs med land her. Her vil det bli flere båtplasser som kan tilbys næringsdrivende i Skjærhalden.

Videre er det en pågående case/ drøfting mellom Skjærhalden Gjestehavn og kommunen vedrørende utvikling av havnebasenget mellom Gjestehavna og fergeleiet. Det forutsettes at Borg Havn fortsetter denne drøftingen i 2018.

### Parkeringsbehov

Havnearealet har sprengt kapasitet. Det er ikke parkeringsmuligheter for biler ved trafikkhavna. For biler som skal med ferga er det ikke parkeringsplasser, de står på kaia og i veien til de eventuelt kan kjøre om bord i ferga.

### Kvalitet

Skjærhalden trafikkhavn har relativt gode havneforhold. At det er trangt gjør det vanskelig å manøvrere inntil kai særlig ved østlige vinder, da blir det fort avdrift i båtene. Dybdene er gode og varierer fra 5-16 meter.

### Økonomi

Hvaler kommune har kjøpt grunneiendommen ved trafikkhavna av Opplysningsvesenets fond. Kommunen har finansiert og bygd ut ISPS og fergeterminal samt flytekai for taxibåtene og charterbåter fra 2004 og til 2007. Kostnadene for prosjektet er cirka 6,5 mill.



## 4.2 Nedgården

### Situasjonsbeskrivelse

Hvaler kommune er eier av fergekaien på Nedgården. Den er en del av den kommunale veien på Søndre Sandøy. Brygga har en pir midt på, og fergen kan legge til på begge sider hvis værforholdene gjør det nødvendig. Hvaler kommune gjennomførte en større oppgradering av bryggeanlegget tidlig på 1990-tallet. I 2016 har man gjort større oppgraderinger. På fergeleiet syd er det forskalet og støpt under eksisterende kai for å fylle opp utvasking og tomrom. På fergeleie nord er bredde på kjøre-rampe utvidet med 1 meter. I tillegg er det bygd en ny taxibrygge her.

### Historikk

Kommunen kjøpte bryggeanlegget i 2001 på bakgrunn av at Hvaler kommune hadde disponert området fra en utskiftningsforretning i 1947, hvor arealet ble lagt ut til offentlig brygge og vei.

### Kapasitet

Brygga ble ombygd på 1990-tallet og har mulighet for to samtidige båtanløp. Det anses som tilstrekkelig pr i dag.

### Fremtidig behov

Det er et behov for å bygge en helt ny brygge i løpet av 7 - 10 år. Kaien er fundamentert ved hjelp av spuntkonstruksjon med bakenforliggende steinfylling og har kaidekke i betong. Dagens fergeleie sliter med utvasking i betongen. Vi vet ikke hvor lenge konstruksjonens bæreevne vil holde. I tillegg vil det være naturlig å bygge en dykdalb ved dette fergeleiet på grunn av vindforholdene.

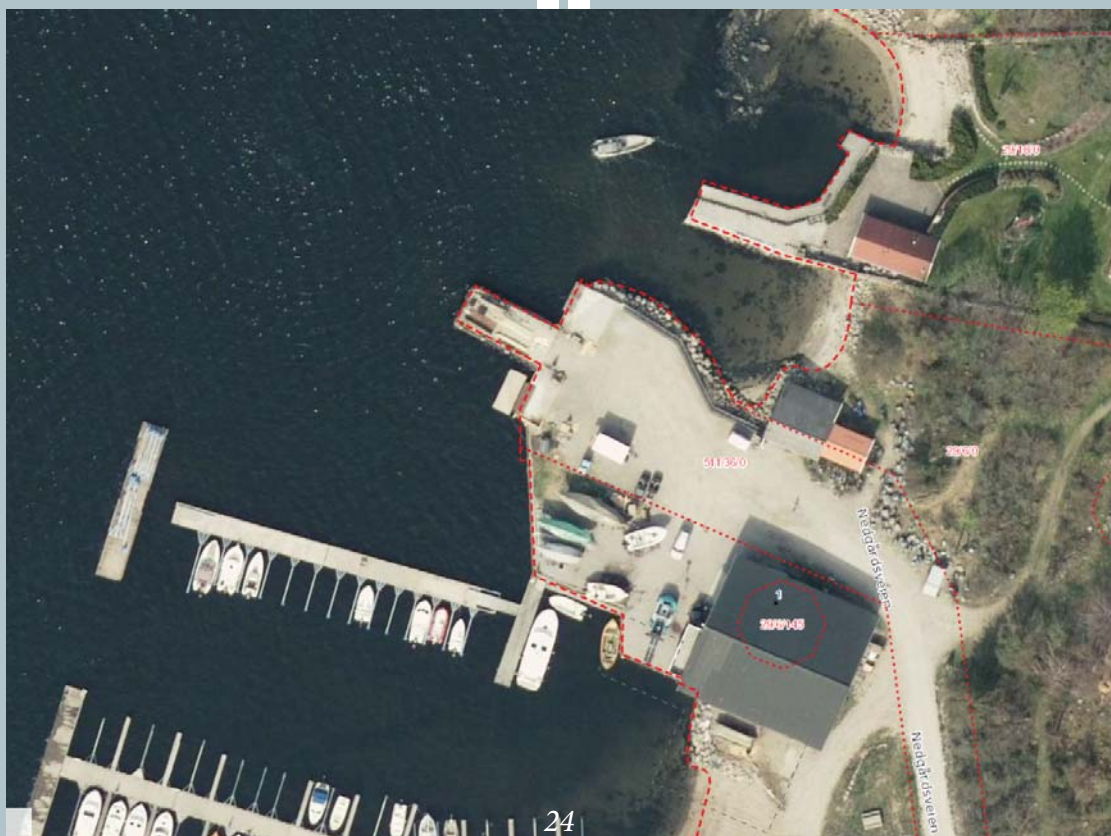
### Behov for gjesteplasser

Av erfaring er det vanskelig med gjesteplasser her ute, spesielt for båter som stikker litt dypt.

Det er et ønske at Borg havn i samarbeid med private kan øke gjesteplasskapasiteten.

### Parkeringsbehov

Det er ikke parkeringsmuligheter på brygga. Fast parkering av kjøretøy og varig lagring av gods eller annet er ikke tillatt.



## 4.3 Herføl

### Situasjonsbeskrivelse

Fergekaia på Herføl er kommunal, men ligger på privat grunn. Det har vært en tvist mellom grunneier og kommunen om leiejustering hvor grunneier krevde 100 000 kr i årlig leie. I 2015 ble det avgitt dom hvor voldgiftsretten fastsatte årlig leiebeløp til 3000 kr.

### Historikk

Tidligere var det anlagt en dampskipsbrygge på stedet. Den er nå en del av brygga som ligger ved siden av ilandkjøringsrampen som ble bygget i 1991.

### Kapasitet

Hurføl brygga dekker både behovet for ankomst og ilandkjøring fra ferge, og for longsideanløp. I tillegg leies det ut liggeplass for lokal taxibåt hjemmehørende på Herføl. Kommunen eier også bryggene i indre basseng langs handelen og uteserveringen.

### Fremtidig behov

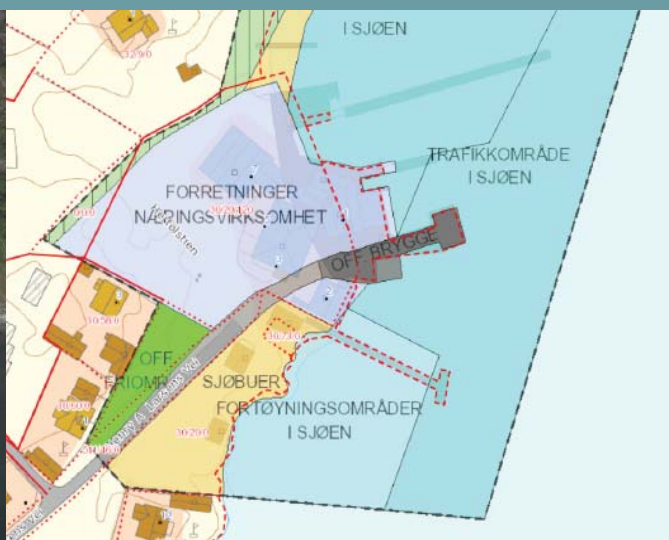
Sannsynligheten for større befolkningsvekst på Herføl er ikke stor, og således antas det ikke å være behov for større brygge på Herføl i overskuelig fremtid.

### Parkeringsbehov

Det er ikke mulighet for parkering på brygga på Herføl. Det kan parkeres ved butikken.

### Kvalitet

Brygga som tidligere gikk lengre ut er ombygd flere ganger, sist gang på 1990-tallet. I 2016 ble fergerampen oppgradert for å tilpasse "Gravningen" samt at hele bryggedekket ble skiftet ut. Det bør investeres i ny isbryter, da den gamle ble fjernet pga. slitasje.



## 4.4 Sanne - Nordre Sandøy

### Situasjonsbeskrivelse

Det viktigste fergeleiet på Nordre Sandøy er Sannebrygga i Gravningssund. For de som holder til på østsiden av Nordre Sandøy er denne kommunale brygga viktig for adkomst til fritidseiendommene. Den kommunale brygga ligger på privat grunn på eiendommen gbnr 28/3 hvor hjemmelshaver er Sandø Gaard ANS. Dette ble slått fast ved dom 28. november 2014. I 2016 inngikk kommunen en midlertidig avtale om tålt bruk i 3 år uten avgift. Denne avtalen utgår pr 31.12.2018.

Ved brygga ligger det et nedlagt butikklokale som Sandø Gaard ønsker å omregulere til bolig. De ønsker en byttehandel med kommunen hvor de eventuelt vil bygge et helt nytt fergeleie dersom boligønsket innvilges.

### Kapasitet

Dagens brygge er meget slitt og ikke egnet for fergetrafikk. Ferge må ta hensyn til dette ved ankomst/ avgang. Det er få fastboende på Nordre Sandøy, og på øya er det tilnærmet kun fritidsbebyggelse. Brygga er høy, noe som kan være problematisk for taxibåter.

### Ønsket havnetiltak gjennomført av Borg Havn

Kommunen har et samfunnspolitisk ansvar å sørge for opprettholdelse av fergedrift her. Det forutsettes at Borg Havn vil gjennomføre samtaler med grunneier for å komme til en løsning.

### Parkeringsbehov

Det er ingen muligheter for parkering ved den kommunal brygga på Nordre Sandøy.

### Kvalitet

Brygga er en stein/betongkai og er etablert på fast fjell. Brygga har stor utglidning-/ utrasingsskade på steinlandkar. Eksisterende bryggedekke er meget slitt og de verste plankene er skiftet ut i 2016.



## 4.5 Lauer

### Situasjonsbeskrivelse

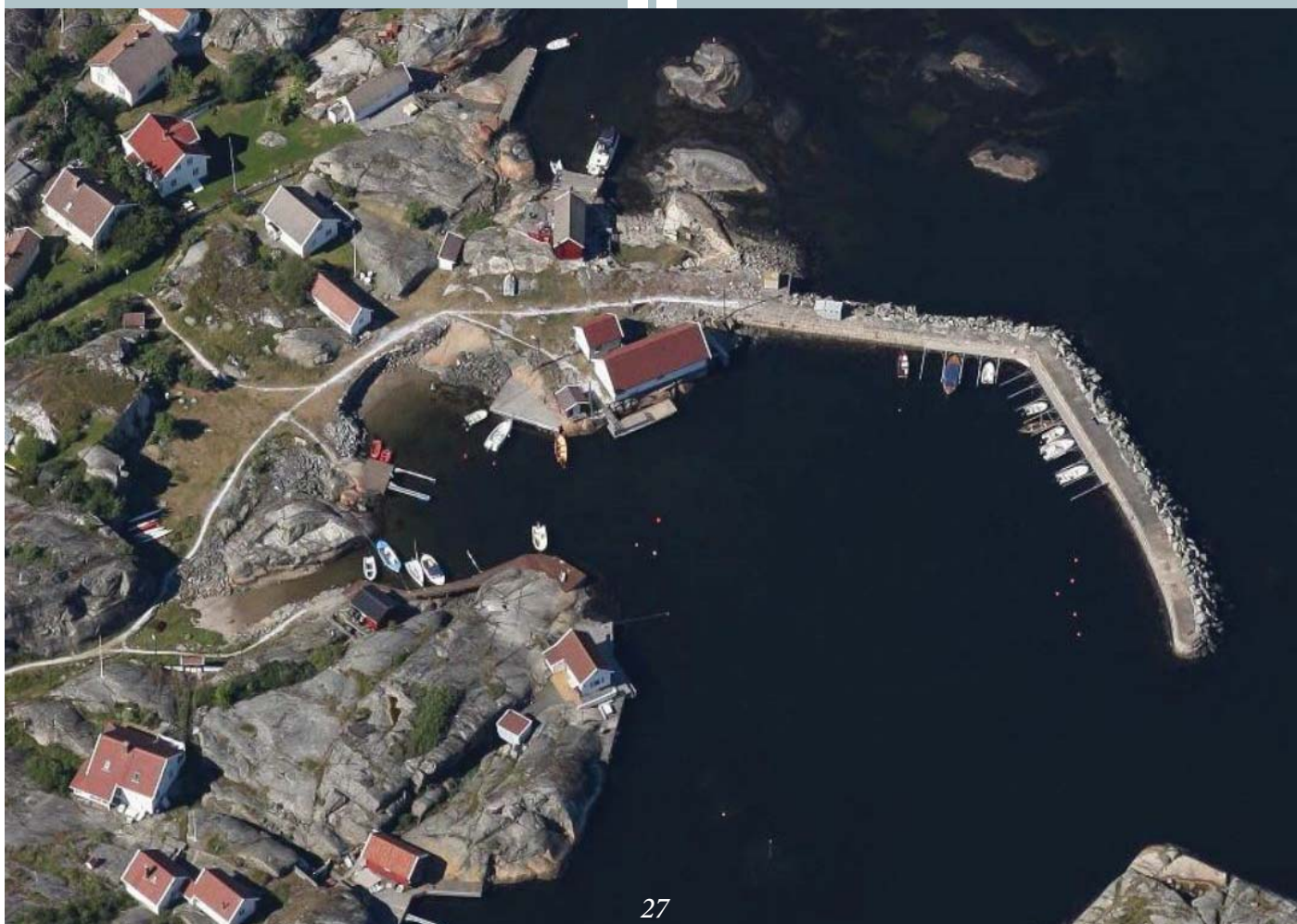
På Lauer er det først og fremst fritidsboende som har behov for adkomst. Det er i forbindelse med levering av materialer, utførelse av renovasjonstjenester som henting av søppelkontainer og lignende. Kvaliteten på dagens brygge er ikke holdbar for fergeselskaps bruk. Ferga legger i dag til med lemmen på moloen. Dette er ikke et holdbart system og det bør gjennomføres oppføring av ny fergebrygge på Lauer.

### Historikk

Havna på Lauer er bygd av Kystverket. Det var tidligere fiskemottak på Lauer. Det opphørte på 1950-tallet. På den tiden var det mange fastboende på Lauer og brygga gikk ut fra fiskemottaket. I dag er fiskemottaket omgjort til en sjøbu som benyttes av Skjærgårdstjenesten. I 2016 oppførte Skjærgårdstjenesten ny bryggeplattning her. Dette ble finansiert av kommunen med bistand fra både Skjærgårdstjenesten og Lauer Vel.

### Parkeringsbehov

Det er ikke behov for parkering på Lauer. Det er ikke bilvei på øya.



## 4.6 Makø

### Situasjonsbeskrivelse

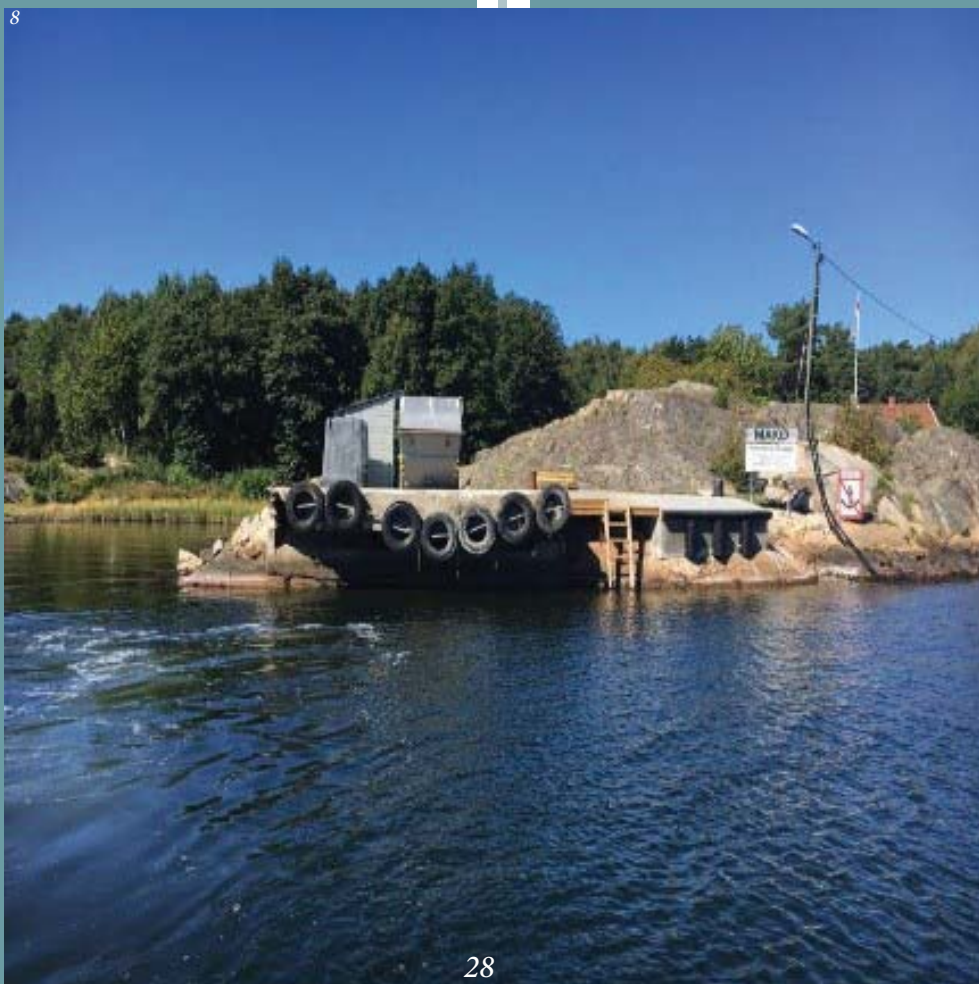
Makø ligger nord på Nordre Sandøy. Brygga eies av Halden kommune. Det gamle fergeleie (bilfending) er i svært dårlig stand og det er forbundet med risiko å sette tyngre maskinelt utstyr på land på brygga. I 2016 bygde man derfor nytt fergeleie med ny innseiling. I tillegg er det bygget en overgang mellom gammel og nytt fergeleie.

### Kapasitet

Kapasiteten på brygga er stor nok, og det er ikke den brygga som er flittigst i bruk.

### Parkeringsbehov

Det er ikke spesielle behov for parkering ved denne brygga.



## 4.7 Gravningssund

### Situasjonsbeskrivelse

Brygga på Søndre Sandøy i Gravningssundet er privat eid. Kommunen har ingen avtale med eierne og fergeselskapet betaler derfor en årlig avgift til eierne for å bruke denne. For å ha en god tilgang og hensiktsmessig trafikkavvikling til Søndre Sandøy er denne brygga et viktig supplement til brygga på Nedgården.

### Kapasitet

Til dagens bruk er kapasiteten tilstrekkelig. Det er imidlertid en utfordring at det ikke er tillatt å lagre varer og lignende ved brygga. Dette gjelder særlig ved større laster som det ville være naturlig å ta på land i Gravningssundet.

### Kvalitet og fremtidige behov

Det er ikke tegn til at fremtidens behov er større enn dagens bruk. Eierne av brygga har tatt kontakt med kommunen om et mulig samarbeid om oppgradering. Kvaliteten på brygga er dårlig, i henhold til uttalelser fra fergeselskapet” henger brygga i løse lufta”.

Det er et klart ønske fra kommunens side å få ryddige avtaleforhold om bruken av brygga. Det forventes at Borg Havn finner en god løsning på dette.

### Parkeringsbehov

Det er ikke behov for parkering ved brygga, men det er ønskelig med lagringsmuligheter.

## 4.8 Fremtidige utfordringer i trafikkhavner

Den største utfordringen i Skjærhalden som trafikkhavn er arealbegrensinger. Det finnes svært lite utvidelsesmuligheter. Dette kan bli en utfordring i forhold til fremtidig vekst og utvikling av nye Skjærhalden Torg. Det er pågående diskusjoner mellom Skjærhalden Gjestehavn og kommunen om å utnytte havnebassenget på en bedre måte enn slik det er lagt opp i dag.

En annen utfordring er å øke inntektene fra trafikkhavna. I de siste årene har antall cruisebåter som anløper Fredrikstad økt. Det bør være mulig å få til landing med tenderbåter av turister ved vår ISPS-havn. Disse kunne så tilbys for eksempel skjærgårdstur for besøk av de unike øyene for så å dra med buss til Fredrikstad hvor de kan gå om bord i cruise fartøyet igjen. Denne form for tilbud til cruisepassasjer er utbredt andre steder i landet.

En tredje utfordring er anløpene Sanne brygge og Gravningssund på Søndre Sandøy. Disse er en private brygger og bør sikres ved avtaleforhold.

## 4.9 Fremtidige mål og strategier

Det er viktig å sikre infrastrukturen mellom øyene når kommunen har et overordnet mål om flere innbyggere. Hvaler kommune bør inngå langvarig servituttavtale med grunneiere om rett til bruk av brygga i Gravningssundet og Sanne brygge til offentlig fergeteie.

Kommunen fikk til dette i 2016 på Herføl brygge. Her sikret vi oss en landfesteavtale hvor årlig leie ble satt til kr 3000,- ved dom.

Trafikkhavner				Planforhold		
Objektnavn	Kapasitet	Behov	Potensiale	Behov for P-plasser	Planbehov	Prioritering
Skjærhalden	4 pl	6 pl	Ja	Ja, men ikke mulig	Nei	Kategori 2
Nedgården	2 pl	2 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 2
Herføl	2 pl	2 pl	Nei	Nei	Nei	Kategori 4
Sanne/Nordre	1 pl	1 pl	Ja	Nei	Ja	Kategori 1
Lauer	1 pl	1 pl	Ja	Nei	Ja	Kategori 3
Makø	2 pl	1 pl	Nei	Nei	Nei	Kategori 4
Gravningssund	1 pl	1 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 1
Skipstadsand - beredskap	2 pl	1 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 4
Korshavn - beredskap	2 pl	1 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 4

**Forklaring:** **Potensiale** angir om havner har naturgitte og øvrige muligheter for utvidelse.

**Planbehov** om det er behov for å gjøre planmessig forarbeid, ved evt. ny plan eller justering av plan.

**Prioritering** angir om objektet er et prioritert utviklingsobjekt i planperioden etter kategori 1 til 3 (1 mest viktig).



## 5 Havner for fritidsflåten

### Innledning

I havnebeskrivelsene nedenfor vektlegges havnenes situasjon fra 2017, kapasitet og vurderinger av framtidige behov. Flere av havnene er flerbrukshavner som omtales andre steder i denne planen. Til fritidsflåten hører fritidsbåter for fastboende og hytteiere som tildeles plass etter gjeldende forskrift.

Havner for fritidsflåten	
Objektnavn	Kapasitet
<i>Papperhavn</i>	27
<i>Utgårdskilen</i>	23
<i>Skipstadsand</i>	19
<i>Brattestø</i>	40
<i>Vikerhavn</i>	16
<i>Korshavn</i>	2 + 19
<i>Bølingshavn</i>	20
<i>Hasselvika</i>	20
<i>Skjærhalden</i>	6 + 280
<i>Kroksand</i>	32
<i>Herføl</i>	1 + 12
<i>Lauer</i>	13
<b>Totalt</b>	<b>Cirka 530</b>

## 5.1 Papperhavn

### Situasjonsbeskrivelse

Kommunen drifter og forvalter et definert kai- og bryggeområde etter avtale med Kystverket, som har grunneiererklæring for området. Total kailengde er 125 meter som fordeles mellom fritidsflåten og fiskeflåten. Det er lang venteliste for båt plass her. Vinterledige plasser leies ut midlertidig til de som melder behov.

Flere av fritidsbåt plassene benyttes av fritidsboende som har hytter uten veiforbindelse, hovedsakelig på Høiholmen. Det er gjort unntak fra tildelingsforskriften for disse, slik at deres "åremåls plasser" er tildelt inntil det er etablert andre båt plassmuligheter i området.

Både inne i havnebassenget i Papperhavn, og utenfor, er det etablert private felles- og enkeltbrygger for fritidsbåter. I hele Papperhavnområdet er det anslagsvis 70-80 fritidsbåt plasser. Det aller meste av landarealet i havneområdet er privat grunn. Kaifronten mot nordvest er også privat. Det er en privat slipp og privat båt rampe i Papperhavn.

### Kapasitet

Havnekapasiteten i selve havna kan utvides noe, men bare marginalt. Det vil være mulig å bygge pir(er) til moloen, slik man har gjort for sjarkfiskerne i Skjærhalden. Da vil fiskebåtene bli liggende langsiden til piren, altså med baugen mot hovedmoloen. På den måten vil man kunne frigjøre et antall bryggemeter, og således oppnå flere båt plasser til fritidsflåten.

### Fremtidige behov

På bakgrunn av det sterkt økende generelle behovet for båt plasser, og Papperhavnområdets tilstand, er det utvilsomt behov for flere båt plasser. Området er "entrepré" til nasjonalparken og har sitt særegne miljø.



## 5.2 Utgårdskilen

### Situasjonsbeskrivelse

Ved siden av å være kommunens hovedhavn for fiskerivirksomhet, huser havneområdet privat småbåtanlegg, cirka 115 båter, og 23 kommunale fritidsbåtplasser. De kommunale plassene som ligger langs steinkaia ved moloen fikk nye fortøyningsbommer i 2016.

Det er en rampe for sjøsetting av båter fra tilhenger innenfor mottaksanlegget. Det foreligger omfattende utbyggingsplaner for Utgårdskilen. Disse fastlegger områder for mulige småbåtanlegg og parkeringsplasser.

### Kapasitet og fremtidige behov

Det er et stort behov for nye fritidsbåtplasser i området. Ventelistene er lange både for fastboende og hytteeiere. En mulighet er å inngå samarbeid med det private småbåtanlegget hvor man planlegger utviklingsmuligheter sammen. Da kan man flytte de kommunale småbåtplassene til det private anlegget og samtidig utvikle dagens småbåtanlegg til fiskebåtplasser.

## 5.3 Skipstadsand

### Situasjonsbeskrivelse

I området rundt det tidligere fergeleiet er det etablert et privat flytende småbåtanlegg med cirka 90 båter, samt en kommunal fellesbrygge på 20 plasser. I tillegg finnes en kommunal laste- og lossekai med 16 m kaifront med god dybde. Vegvesenets fergerampe og tilførselsvei samt losstasjon er andre hovedelementer i området.

### Kapasitet

Området har marginale utvidelsesmuligheter for fritidsbåter. Det har vært kontakt med Vegvesenet om mulig utnyttelse av nordsiden av fergeleiets fenderrampe til flere båtplasser, noe det er gitt en viss åpning for. Det gamle fergeleiet, området innenfor losstasjonens brygge, kan gi muligheter for flere båtplasser.

### Parkeringsbehov

Store deler av det tidligere venteområdet for fergetrafikken er omgjort til parkeringsplasser, noe som synes å dekke behovene i overskuelig framtid.

### Fremtidige behov

Det registreres en viss pågang og behov for flere og større båtplasser. En sterkere utnyttelse av sjøområdene til havneformål er meget begrenset, jfr. kommuneplanens arealdel.



## 5.4 Brattestø

### Situasjonsbeskrivelse og utvikling

Moloene i Brattestø Statlige fiskerihavn er forskriftsfredet av Riksantikvaren i 2016. Fredningen innebærer at det må gjennomføres tiltak for bevaring og en gjennomtenkt utøvelse av bruk langs moloene og havnebassenget. Kommunen inngikk derfor et samarbeid med Brattestø Havn og Båtservice AS om drift- og forvaltningsansvaret her. Dette innebærer blant annet utvidelse av det eksisterende bryggeanlegget. Brattestø Havn og Båtservice AS har allerede etablert infrastruktur på området, som sanitæranlegg, opplagsplass og parkeringsplasser samt nødvendig kompetanse. De er også grunneier i dette område.

Høsten 2017 har kommunen sammen med Brattestø Havn og Båtservice AS fått innvilget dispensasjonssøknad om 40 nye båtplasser, hvorav 12 skal være gjesteplasser. Kystverket har også gitt sin tillatelse etter havne- og farvannsloven.

### Historikk

Kystverket er eier av Brattestø Statlige fiskerihavn og forvaltningsansvaret er delegert til Hvaler kommune. Vestre molo er 125 meter og nordre er molo 100 meter. Kommunen fikk allerede på slutten av 1970-tallet pålegg fra Kystverket om å få orden på forholdene i Brattestø havn. Det var gjort privatiserende inngrep med ulike fortøyningsanretninger, stiger og trapper i/ved moloene. Dette har blant annet krenket allmennhetens interesser i området.

I forbindelse med fredningen foretok kommunen et opprydningstiltak hvor man fjernet alle fortøyningsinstallasjoner i havnen. Dette medførte at båteiere som har ligget langs moloen i flere generasjoner mistet båtplassene. De fleste av båteierne har lokal tilknytning til Brattestø i form av hytteeiendom og som fastboende, og disse blir prioritert ved tildeling av de nye båtplassene som kommer i 2018.

Brattestø havn benyttes ikke lengre som fiskerihavn. Dagens situasjon er vesentlig endret siden det var nyttetraffikk i havnen og siden reguleringsplanen ble vedtatt. Vestre molo grenser til Ytre Hvaler Nasjonalpark og ligger inntil en eiendom som Fredrikstad kommune disponerer. Den lokale båtforeningen ”Børsen” bestyrer brygge og kran sydvest i havna.

### Statlige føringer

Brattestø og den vestlige delen av Asmaløy består av både fastboende og hytter. Området er svært viktig friluftsområde for allmennheten. Moloene og store deler av området Brattestø er registrert som et statlig sikret friluftsområde. Området er tilrettelagt med både kyststi og offentlig badestrand, samt at det er et populært oppholdssted med båt. Pikesten fyr er en del av områdets kulturmiljø. I tillegg til at moloene er fredet er også sjøbodbebyggelsen i Brattestø registrert som et verneverdig bygningsmiljø.



11



12

## 5.5 Vikerhavn

### Situasjonsbeskrivelse

Søndre molo har 60 meter tilgjengelig kailengde med gode dybdeforhold. Det er vann og strøm til kaien. Her ligger både fiskebåter (5 stk.) og fritidsbåter (16 stk.). Området er under Hvaler kommunes forvaltningsansvar delegert fra Kystverket. Den østre moloen har et småbåtanlegg med cirka 125 båter og drives i privat regi, etter avtale med Kystverket.

Kommunen er grunneier på gbnr 35/303. Kystverket kjøpte i 1927 eiendommen gbnr 35/268 og bygde allmenningskaien her. Det foreligger fradeling og målebrev fra 1970 på denne eiendommen. Selger var Åge Bjørn Reinertsen og kjøper var Hvaler kommune.

### Losbåtstasjon i Vikerhavn

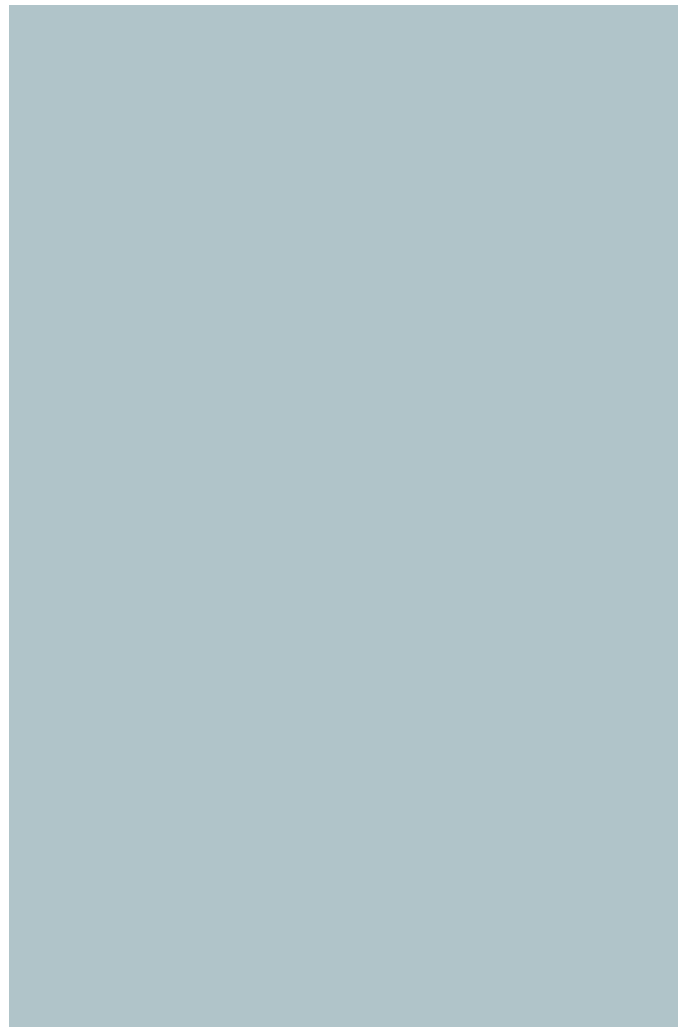
Det er planer om å opprette losbåtstasjon i Vikerhavn. Det vil si tilbringertjenesten av los på sjø. Kommunen er i tett dialog med selskapet om å få til en fungerende losbåtstasjon i Vikerhavn. Det innebærer kaiplass til 2 losbåter og landareal til lager og verksted samt oppholds- og overnattingssted til mannskapet.



## Utvikling og gjestehavn

Havnebasen har et utviklingspotensial. Vannspeilet gir muligheter til flere båtplasser og tilstrekkelige manøvreringsområder. Det er flere muligheter for utviklingstiltak. Avdeling havn er i dialog med et firma som leverer online bookingsystem. Man ønsker å profesjonalisere moloen som gjestehavn. Pr i dag benyttes gjestehavna uten tilsyn. Dette har medført at publikum ser på dette som gratis plasser og ligger der store deler av sommeren. For de betalende brukere av havnen, oppleves dette meget urettferdig. I tillegg mottar kommunen hvert år klager på støy og nattebråk fra disse «gratispassasjerene».

Det forventes at Borg Havn finner en mer optimal løsning for bruken av gjestehavna. Havnen bør utvikles med en kombinasjon av flere gjesteplasser og faste båtplasser til fastboende. Parkeringsforhold er etablert. Havnen bør være høyaktuell for lokalisering av rampe.



## 5.6 Bølingshavn

### Situasjonsbeskrivelse

Bølingshavn på Kirkeøy er en historisk viktig plass i vest. Den kommunale brygga er et offentlig infrastrukturpunkt i overgangen mellom sjø og land. Den er også viktig i laste- og lossesammenheng, bl.a. for Skjærgårdstjenestens drift. Brygga er i dårlig forfatning og bør rehabiliteres i 2018.

Det er en pågående privat reguleringsplan hvor kommunen har kommet med innspill som er vedtatt av formannskapet (utvalgssak 54/16). Kommunens mål for området omhandler oppføring av minst 20 offentlige båtplasser, forskjøning av publikumsarealet, beholde eksisterende næringstomt og mulighet for drivstoffutsal. Dette gir synergieffekter som kan bidra til en revitalisering av Bølingshavn.

### Historikk

Tidligere har det vært fergeleie på den offentlige dampskipbrygga. Området var et viktig lokalsamfunn med organisert handel i over 100 år. Det var posthus, lege, telegraf og to kolonialbutikker. I tillegg var det også bensinutsal fra 1960-tallet og til 1990-tallet.

### Utvikling av kommunale båtplasser

Økt boligbygging og generell vekst i området har medført behov for utvikling og umiddelbar rehabilitering av havneområdet. Det er vedtatt 36 nye boligtomter (gnr 22/ bnr 4) i Bølingshavn. Det er økt aktivitet fra både fastboende og sommergjester. Flere og flere har båt og mange kommer sjøveien. Det er essensielt at publikum får tilgang til båtplass.

Det må gis rammer for god utnyttelse av det kommunale havneområdet, både til sjøs og på land. De kommunale tildelingsprinsipper må ivaretas ved utbygging av offentlige båtplasser.



## **Fremtidige behov – næringstomt i havna og bensinsutsal**

Havneutvikling for Bølingshavn må sees i sammenheng med resten av utviklingen på Hvaler. Det er viktig å beholde næringstomten i havna slik at behov som kan oppstå på lengre sikt kan ivaretas. Nedre Glomma Regionråd tydeliggjør spredt næringsutvikling, spesielt kystnæringer er viktig å ivareta.

Historisk sett har drivstoffutsal vært livsnerven i Bølingshavn og vil også være avgjørende for fremtidig havneutvikling. Drivstoffmuligheter bidrar også til miljøavlastningen fra Skjærhalden sentrum, som er en flaskehals med tanke på infrastruktur. Kapasiteten er sprengt hva angår båtplasser, biltrafikk, myke trafikanter og parkeringsplasser. Nøkkelen er å tilrettelegge for næringsformål i Bølingshavn. Gode løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål for publikum.

Det forventes at Borg Havn følger opp kommunens påstartede planer her.

## **5.7 Korshavn**

### **Situasjonsbeskrivelse**

Det sjønære området ved det tidligere fergeleiet og langs veien innover i kilen inneholder en bryggefront på cirka 180 meter. Litt over halvparten av denne er belagt med brygger og cirka 25 faste båtplasser i regi av velforening. Fergeleiet ble i 2016 oppgradert til beredskapshavn. Det er Statens Vegvesen som er ansvarlig for beredskapen, men kommunen er førstelinjen ut. Både Hvaler kommune og Østfold Fylkeskommune står som grunneiere på dette området.

### **Kapasitet og utvikling**

Havnebassenget har et klart utviklingspotensiale. Vannspeilet gir muligheter til flere båtplasser og tilstrekkelige manøvreringsområder. Det er flere muligheter for utviklingstiltak med ivaretagelse av selve fergeleiet. Avdeling havn har i 2016 planlagt 19 nye båtplasser langs kaifronten ved det gamle fergeleiet. Både tegninger og anbudet ligger klare. Det er godt med parkeringsarealer her.



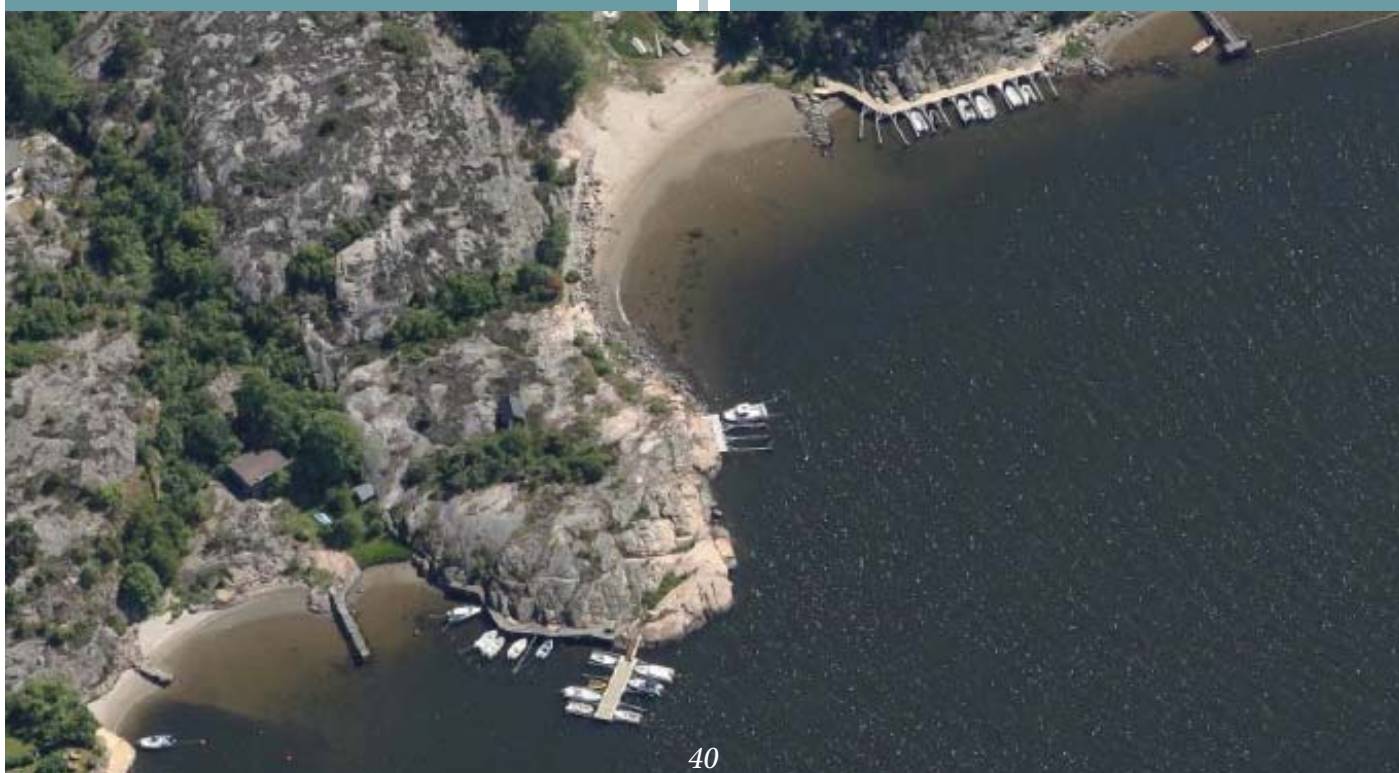


## 5.8 Hasselvika

### Situasjonsbeskrivelse og fremtidige muligheter

Hasselvika er en stille og vakker vik med offentlig badestrand og ligger cirka 1 km unna Bølingshavn. Kommunen er grunneier i dette LNF-området og Hasselvika Båtforening har fått en landfesteavtale hvor kommunale tildelingsprinsipper gjelder.

Det er båtforeningen som har bygd dette fritidsanlegget med cirka 22 båt plasser spredd langs viken. Det vil være mulighet for å utvikle dette området til en småbåthavn dersom det er behov for det i fremtiden.



## 5.9 Skjærhalden

### Situasjonsbeskrivelse

Fritidsflåten i Skjærhalden er lokalisert i 3 områder. Skjærhalden Båtforening med cirka 280 båtplasser holder til rett ved fiskemottaket. Denne båtforeningen drifter sitt anlegg etter en landfesteavtale med kommunen, og på grunnlag av gjeldende forskrift. Lengre syd på Skjærhalden har vi ”Lorentzenhavna” som er privat, med cirka 260 båtplasser. Videre er det 32 kommunale båtplasser ved den nye bystranda Kroksand . Disse plassrettighetene er knyttet opp mot eiendommer som ligger ovenfor bystranda.

### Kapasitet

Kapasiteten er ikke fullt utnyttet i Skjærhalden syd. Det er ytterligere muligheter til utnyttelse av vannspeilet utenfor ”Lorentzenhavna”, som er regulert til formålet.

### Framtidige behov

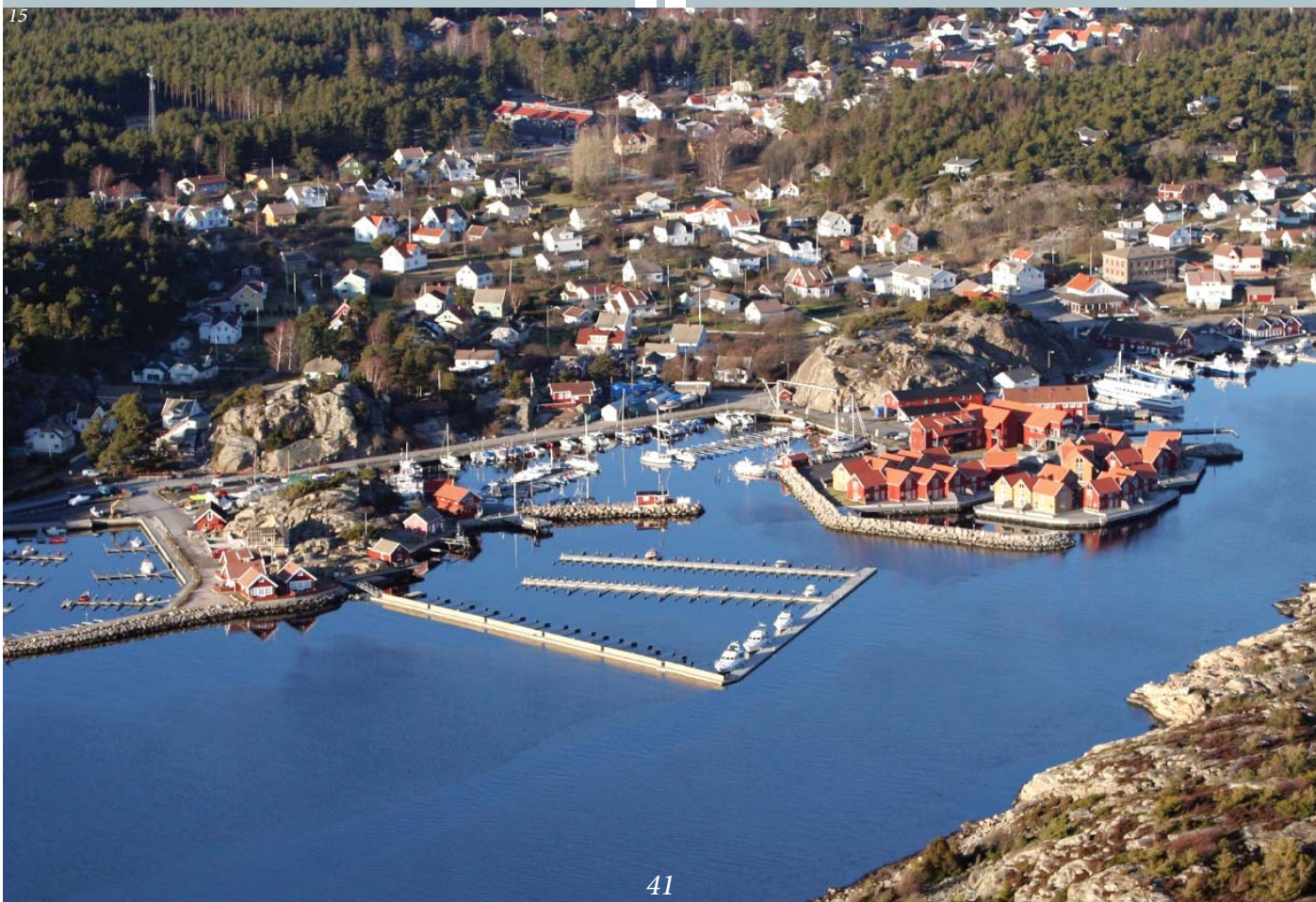
Skjærhalden vil være en hovedhavn med utgangspunkt for mange aktiviteter

knyttet til turisme og friluftsliv. Med sin sentrale plassering er havnen attraktiv for bl.a. fastboende i hele Hvaler. Det jobbes med en langsiktig og helhetlig oppgradering og forskjønning av Skjærhalden torg, bryggepromenaden og øvrige fellesarealer. Det er derfor viktig at Skjærhaldens havnearealer ikke selges ut eller leies ut til private formål.

### Grønn Havn

Grønn Havn har som målsetting å redusere fossile energikilder og klimautslipp i havnene. Utprøving av ladestasjoner for elektriske og hybride fritidsbåter, elektrisk maskinpark, omlegging til el/hybrid drift av Hvalersambandet er eksempler på aktuelle tiltak. Grønn Havn er en viktig satsing for å nå målsettingene i Hvaler kommunes Klima- og energiplan 2016-2028.

Det forventes at Borg Havn legger til rette for å bygge opp tilstrekkelig strømkapasitet på fergeteiene, tilpasset fremtidens elektriske ferge drift. Det må også bygges ut for el lading av fritidsflåten.



## 5.10 Kroksand - Bystranda

### Situasjonsbeskrivelse

Sommeren 2013 åpnet Kroksand badestrand på Skjærhalden på Hvaler. Kroksand som fort ble kalt «bystranda» på folkemunne, ligger som en forlengelse av Skjærhalden sentrum, med kort avstand til kafeer, restauranter og forretninger. Fra stranda og svabergene er det mulig å skue mot Søndre Sandøy, Herføl og Homlungen fyr. Her er det enkel tilgang til sandstrand og svaberg.

### Historikk

I 2007 ble det vedtatt ekspropriasjon for erverv av friområder/badestrand i reguleringsplan for Skjærhalden sentrum, vedtatt 27. april 2005. Området gjaldt Kroksand/Gilbergodden (5/172) og Miljødirektoratet har gitt midler til erverv til sikring av friområder for allmennheten. Grunnlaget for dette er at friområdene på Krokstrand og Gilbergodden er ansett å ha regional betydning. Dette friområdet vil være for brukere utenfor den nærmeste bebyggelse. Med sin beliggenhet i Skjærhalden sentrum vil dette området være tilgjengelig for brukere fra hele regionen.

### Tilrettelagt for funksjonshemmede

Badebrygga kan brukes av personer med ned-satt funksjonsevne som bruker rullestol eller har bruk for tilrettelagte bademuligheter. Det er laget en egen rampe som går ut i sjøen for rullestolbrukere. Lions Hvaler har bidratt med midler til både egen brygge og rullestol. Alt er laget etter standarden om universell utforming. I tillegg finnes det dusjer og offentlig toalett.

### Blått flagg

Kroksand badestrand ble i 2016 kvalitetsstemplet med den internasjonale sertifiseringsordningen Blått flagg. Blått Flagget er en miljøsertifiseringsordning for marinaer og strender. Internasjonalt er Blått Flagget verdsatt av turister og turoperatører. Sertifiseringsordningen setter svært strenge krav innen sikkerhet og service, miljøledelse, vannkvalitet, informasjon og opplæring. Hovedentreprenør har vært Ole & Peder Ødegård, og snekkerarbeider er utført av Byggmester Rolf Andreassen AS.

### Kommunale båt plasser

Det er lagt ut en flytebrygge på «bystranda». Bryggen fungerer som badebrygge inn mot bade-området og har 32 båt plasser på den andre siden. Disse båt plassene er knyttet opp mot eiendommer som ble ekspropriert. Dette innebærer båt plassene er tinglyst på eiendommene. Kommunen har full råderett over plassene og tildeler leieavtaler når eiendommene skifter eier.



14



43

## 5.11 Lauer

### Situasjonsbeskrivelse

Lauer er en kombinert gjestehavn og havn for fritidsboende. Kommunen eier og disponerer det tidligere fiskemottaket som nå er lager for Skjærgårdstjenesten. Bak lagerbygningen er det nå kystledhytte i regi av Oslofjordens Friluftsråd. Moloen mot nordøst på cirka 80 m utnyttes til 13 faste båtplasser for fritidsboende og 6 gjesteplasser med akterfeste i bøye og moring. Den tidligere avfallsboden er leid ut som et forvaltningsobjekt til Lauer vel.

### Kapasitet og framtidige behov

Det er mulig å utnytte det sentrale havnebassenget noe mer effektivt enn i dag, uten å forringe miljøet i havnen. Moloen bør utstyres med langsgående fast brygge og trinn som kan gjøre adgangen til båtene tryggere.

## 5.12 Fremtidige utfordringer i havner/ brygger for fritidsflåten

Den største utfordringen er at vi ikke klarer å gi alle som ønsker båtplass i kommunen dette tilbudet. Verken private eller offentlige havner kan dekke det etterspurte behovet, og vi er stadig i vekst både fastboende og sommergjester. Det vil i framtiden være en utfordring å finne nye arealer for utvikling av båtplasser til fritidsflåten. Et tips er å bygge smått, dvs. bygg der det dukker opp en mulighet selv om det er få båtplasser av gangen.

## 5.13 Fremtidige mål og strategier

Det er et mål at flest mulig fastboende som ønsker det skal ha tilgang til båt og båtplass. Dette fører til at kommunen må sette begrensninger på størrelse til båt som kan få kommunal båtplass. Slik kan flere nyte godt av dette knapphetsgodet. I tillegg må kommunen sikre at det i reguleringsplaner for havner tas med gjesteplasser, utsettingsramper og tømme-stasjoner. Disse må være åpne for allmennheten.



## 6 Gjestehavner

### Innledning

Det har vært en stor økning i registrerte besøkende som kommer med båt etter at gjestehavna ble etablert i Skjærhalden. Hvaler kommune er nå største aksjonær her. Denne havna har stor betydning for næringslivet, særlig på Skjærhalden.

Med gjestehavn forstår vi en havn eller del av havn hvor det ikke leies ut faste båt plasser, men hvor fortrinnsvis fritidsfartøy kan leie seg plass fra ett til flere døgn. De kan også benyttes som vinterhavn hvor fartøy kan leie seg plass for inntil flere måneder i vintersesongen.

### Historikk

I Hvaler kommune har det vært/er gjesteplasser og gjestehavn i Skjærhalden, Lauer, Vikershavn og Brattestø. I Utgårdskilen har østre molo fungert som gratis gjestehavn/ nødhavn siden den ble bygget i 1969, men har ingen annen service å tilby. Grunnet vanskelig tilgjengelighet ved dårlig vær, er bruken svært varierende. Tidvis godt belagt med seilbåter og større familiebåter fra inn- og utland. Utmerket og mye brukt som nødhavn.

### Kapasitet og fremtidig behov

Kapasiteten er relativ stor i Skjærhalden Gjestehavn. I de andre havnene er det pr i dag kun et fåtall plasser. Det fremtidige behov er ikke tallfestet.

### Kvalitet

Kvaliteten på gjestehavnene er i utgangspunktet god. Samtlige havner er godt beskyttet mot vær og vind. Det er kun Skjærhalden som har en profesjonalisert gjestehavn, dvs. tilgang til strøm og vann samt betjening. Brattestø vil få dette i 2018. I Vikershavn og Lauer har publikum fri tilgang til gjesteplassene. Her er det enkle forhold uten vann og strøm, men heller ingen innkreving av leieavgift. Dette har medført at enkelte båter ligger der fast i lange perioder, noe som igjen resulterer i klager til kommunen.

### Ressurser og økonomi

Det jobbes med digitale løsninger slik at organisering og innkreving av leieavgift kan gjennomføres. Dette kan bidra til både kundetilfredshet og inntekter i havnekassen. Det må også forventes at publikum krever en mer profesjonalisert gjestehavn i fremtiden. Kommunen bør ta sikte på å utvikle gjestehavnene til et profesjonelt nivå. Mulige veier å gå, er samarbeid med andre gjestehavnaktører og lokalbefolkningen.

Gjestehavner				Planforhold		
Objektnavn	Kapasitet	Behov	Potensiale	Behov for P-plasser	Planbehov	Prioritering
Skjærhalden	100 - 120 pl	100 - 120 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 2
Lauer	6 pl	10 pl	Ja	Nei	Ja	Kategori 3
Vikershavn	5 pl	10 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 1
Brattestø	12 pl	12 pl	Ja	Nei	Nei	Kategori 3

**Forklaring:** **Potensiale** angir om havner har naturgitte og øvrige muligheter for utvidelse.

**Planbehov** om det er behov for å gjøre planmessig forarbeid, ved evt. ny plan eller justering av plan.

**Prioritering** angir om objektet er et prioritert utviklingsobjekt i planperioden etter kategori 1 til 3 (1 mest viktig).

## 6.1 Skjærhalden gjestehavn

### Situasjonsbeskrivelse

Skjærhalden er Østfolds største gjestehavn, med innrapportert 15.000 persondøgn i 2017. I tillegg brukes den som vinterhavn fordi det sjeldent blir mye is her.

Gjestehavna er et aksjeselskap hvor Hvaler kommune eier rett under cirka 45 % av aksjene, resten er fordelt på investorer, lokale forretningsdrivere og andre interesserte.

### Historikk

Nåværende gjestehavn ble etablert sommeren 2005. Før dette var det gjestehavna i Skjærhalden organisert som et andelslag bestående av forretningsdrivende og Hvaler kommune. Dette andelslaget disponerte en flytebrygge ved den gamle moloen og ved brygga utenfor Sjøbua. Andelslaget ble oppløst ved etableringen av Skjærhalden Gjstehavn AS og andelshaverne hadde rett til å få verdien av andelene omgjort til aksjer i gjestehavna.

### Kapasitet

Skjærhalden Gjstehavn har kapasitet til cirka 100-120 båter. Det vil alltid være mulighet til å legge båter utenpå de som ligger med langsiden inntil brygga, slik at kapasiteten kan økes utover dette. I tillegg driver Skjærhalden Båtforening utleie av ledige plasser i sine havner om sommeren. Konklusjonen her er at kapasiteten ikke er sprengt ennå, selv om det enkelte dager kan være vanskelig å finne plass.

### Fremtidig behov

Det fremtidige behovet for gjesteplasser i Skjærhalden er det vanskelig å beskrive konkret. Det må forventes at ved utvikling av Skjærhalden, vil behovet for plasser også øke. Det er et udekket behov for båtplasser til dags-besøkende. Dette gjelder både fastboende på Søndre Sandøy og Herføl, og også fra fritidsboende som ønsker å besøke Skjærhalden for handling, restaurantbesøk og lignende. Lokal dagligvarehandel har egen brygge for besøkende.

### Kvalitet

Skjærhalden Gjstehavn AS har god kvalitet og bra dekning av behov for vann og strøm. Ved åpningen av Ytre Hvaler Nasjonalpark lå Christian Radich ved brygga. Dette seilskipet har en vekt på cirka 1000 tonn og lå ved brygga i sørvest kuling.

### Ressurser og økonomi

Skjærhalden Gjstehavn AS drives som et privat aksjeselskap og oppfyller de krav som aksjeloven stiller til slike selskaper. De har selv ansvar for fastsetting og innkreving av betaling for bruk av gjesteplasser.

## 6.2 Lauer

Lauer er en tidligere fiskerihavn. Det er ikke lengre noen fastboende her og fiskemottaket har ikke vært i drift siden 1950-tallet. Fergeselskapet Hollungen betjener Lauer som anløpssted. Avdeling havn har lagt ut 6 akter-fortøyninger i Nordre molo for besøkende. Lauer er en populær havn for besøkende fritidsfartøy. Utvidelsesmulighetene er begrenset, og det vil måtte hensyntas båt plassbehovet som hytteeiere på Lauer har.

Det er pr i dag ikke gjennomført noe system for betaling for bruk av disse plassene.

## 6.3 Vikerhavn

Vikerhavn ble også utbygd som fiskerihavn, slik som Lauer. I den sørvestre moloen har besøkende fritidsbåter lagt til. Det er begrenset plass her, men moloene kan romme cirka 5 båter avhengig av størrelsen. Det er heller ikke her gjennomført noe system for innkreving av båtavgift fra gjestebåtene.

## 6.4 Brattestø

### Historikk

I Brattestø fikk Hvaler kommune på slutten av 1970-tallet pålegg fra Kystdirektoratet om å få orden på "bestyrelse og drift" av Brattestø havn. Det ble etter dette utarbeidet en avtale mellom Statens havnevesen og Hvaler kommune.

Det ble vedtatt et reglement for Brattestø havn og det ble vedtatt en fortløyningsavgift. Dette ble behandlet i kommunestyret i sak 32 den 16/6-1981.

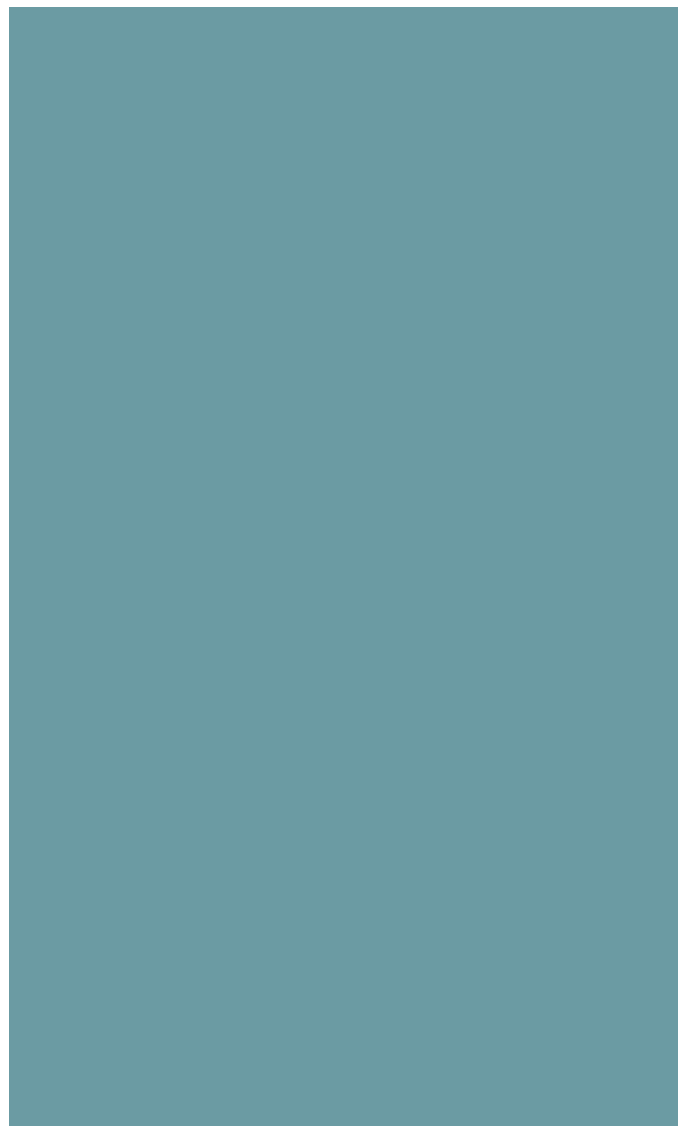
### **Status i dag**

Brattestø blir en profesjonalisert gjestehavn fra 2018. Det er satt av 12 gjesteplasser hvorav 6 av disse skal være langs moloen og resten skal være i anlegget. Dette er et offentlig/ privat samarbeid mellom kommunen og Brattestø Marina hvor det foreligger en avtale om drift og vederlagsbetingelser.

Se også avsnitt 5.4 *Brattestø, havner for fritidsflåten.*

### **6.5 Fremtidige mål og strategier**

Kommunen må legge til rette for utnyttelse av de gamle fiskerihavnene slik at de kan benyttes til gjestehavner. Dette vil fasilitere økende turisme til Hvaler og vil ikke føre til behov for økt parkering på land.



## 7 Videreutvikling av kommunale eiendommer

Under dette kapittelet beskrives kommunal eiendom som ligger til sjø og som kan ha et potensial som havn for fritidsbåter. Her beskrives situasjonsbildet, definisjoner, historikk, fremtidig behov, kvalitet, ressurser og økonomi.

### 7.1 Seiløsundet

**Uregulert:** *Kommuneplanens arealdel (2011-2023)*

**Arealbruksområde:** *LNF (5100) og Kombinerte formål i sjø og vassdrag (farled, ferdsel, fiske, akvakultur, natur og friluftsområder) (6800)*

**Hensynssone:** *Gjennomføringssone (krav til felles planlegging)*

Kommunens eiendom i Seiløsundet på gnr/bnr 49/337 utgjør cirka 52 daa. Det er ingen bygninger på eiendommen, som strekker seg fra fylkesveien og ned til Seiløsundet. Eiendommen er en del av Laenga. Her er det etablert en del enkeltbrygger. Det bør gjennomgås om disse er lovlig oppført, har tinglyst rett og betaler leie for landfeste.

Det bør vurderes å regulere området ved sjøen, slik at området kan utnyttes bedre og gi økt kapasitet.



### 7.2 Bukta, Gjestehavn og «Rekefabrikken»

**Regulert:** *Bukta reguleringsplan 26.09.2008*

**Arealbruksområde:** *Privat småbåthavn (619)*

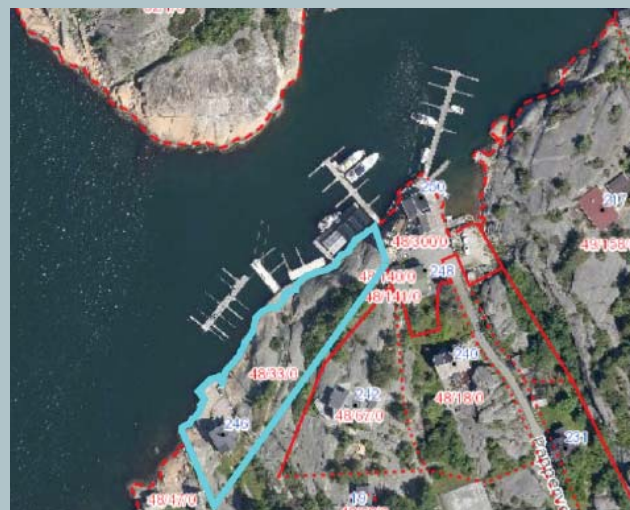
**Hensynssoner:** *Landskap. Grenser til Ytre Hvaler nasjonalpark*

#### Historikk

Eiendommen gbnr 48/33 i Bukta på Vesterøy ble kjøpt av Hvaler kommune etter vedtak 04.09.1985 (sak 83/85). Bakgrunnen for kjøpet var å sikre sjøbua «Rekefabrikken» til bruk for fiskerne i området.

Fiskerne har pusset opp eiendommen gjennom dugnadsinnsats og i 2003 ble det inngått formell leieavtale hvor de fikk gratis husleie fram til 2018. I vurderingen av leieavtalen ble det gjort en uttrykkelig forutsetning om automatisk heving av kontrakten dersom majoriteten av andelslagets medlemmer ikke lenger driver aktivt fiske. Eiendommen er anskaffet i den hensikt å gi fiskerne i området en mulighet for tilfredsstillende arbeidsforhold.

Det ble likevel inngått ny leieavtale i 2015 med andelslaget selv om det ikke lenger er noen aktive fiskere.





17

Eiendommen er på cirka 3,5 daa og mangler adkomstvei. Hvaler kommune hadde takst på eiendommen i 2009 og den ble da verdsatt til kr 4 millioner uten permanent bruksrett til fritidsbolig. På eiendommen ligger brygger som er bygd av tidligere hjemmelshavere til gnr/bnr 48/18. De har utarbeidet en reguleringsplan for området som regulerer sjøområdet til korttids gjestehavn. Kommunen leier ut en 52 meters brygge, tilknyttet denne gjestehavna.

I tillegg er det arealet bak gjestehavnsbrygga på eiendommen gbnr 48/33 regulert til friluftsføremål. Resten av eiendommen (hovedsakelig rundt bygget) er ikke regulert, og er i kommuneplanen avsatt til LNF-område. Eiendommen har en betydelig økonomisk verdi og kan vurderes omsatt for eventuelt å skaffe kommunale midler til annen havneinvestering som eksempelvis Utgårdskilen.

### 7.3 Dypedal Nordgårdsbrygga

Hvaler kommune og Fredrikstad Stenhuggeri AS gjennomførte i 2006 et makeskifte, hvor Hvaler kommune ble eier av området rundt Nordgårdsbrygga på Dypedal. Dette området er en del av reguleringsplan for Kystmuseet.

Kommunen har i 2015 inngått en forvaltningsavtale med Hvaler Kulturvernforening (HKvf) som innebærer at HKvf har drifts- og vedlikeholdsansvar her. Hensikten er å utvikle området som et senter for kultur, kulturhistorisk formidling og rekreasjon.



Havneområdet med Nordgårdsbrygga har i 2017 blitt fullstendig renoverert og en ny stor brygge (Museumsbygga) er ferdigstilt av HKvf. Det meste av arbeidet har foregått gjennom dugnadsarbeid med noe tilskudd fra Hvaler kommune. Det foreligger i dag en tinglyst rettighet hvor allmennheten har full rett til ferdsel og opphold på Nordgårdsbrygga. Unntatt denne rettigheten er merkede båtplasser på bryggas langsider og ved forhåndsannonserte arrangementer.

Per i dag er det fire kommunale båtplasser ved brygga, hvorav to har rettigheter om fri leieavgift. Resten av båtplassene tilhører HKvf.



## 7.4 Skipstadsand

Skipstadsand var tidligere et viktig knutepunkt mellom øst og vest i Hvaler. Det var et viktig fergeleie inntil tunnelen ble bygd og åpnet i 1989. Etter det har betydningen av området som trafikknutepunkt sterkt redusert sin rolle. En del av området er i reguleringsplanen regulert til offentlig bygning og fortøyningsområde for losskøytene som har sin stasjon her. Tidligere var det kiosk og kafedrift, men det er nå nedlagt.

På Skipstadsand er kommunen eier av gbnr 37/25 som er den gamle dampskipskaia. I tillegg eier kommunen gbnr 37/89 som er det gamle fergeleiet pluss en del av parkeringsplassen. Til sammen utgjør disse et areal på 1736 m<sup>2</sup>.



### Kommunens beredskapshavn

Det ”nye” fergeleiet og resten av parkeringsplassen eies av Statens vegvesen. Området er regulert til offentlig trafikkområde, parkering. Hvaler kommune er eier av en småbåtbrygge med 17-18 plasser og moloen ytterst fungerer som kommunens beredskapshavn.

Parkeringsplassen driftes av Hvaler kommune. Både den delen som Statens vegvesen eier og kommunens del. Kommunen har tidligere hatt kontakt med Statens vegvesen hvor muligheten for overdragelse av eiendommen til kommunen har vært diskutert. Denne avklaringen bør landes i kommende planperiode.



## 7.5 Korshavn

Korshavn var det østlige fergeleiet for fergetrafikken over Løperen. Det har på lik linje med Skipstadsand mistet sin betydning som trafikknutepunkt. Hvaler kommune er eier av gbnr 25/80 og gbnr 25/87. Disse to eiendommene dekker det meste av landarealet på Korshavn fergeleie, totalt 3030 m<sup>2</sup>. Det er imidlertid brutt av Statens vegvesen sin eiendom som går i en veg tvers over området til det ”nye” fergeleiet.

I Korshavn har kommunen den gamle dampskipsbrygga, det gamle fergeleiet og en brygge som ble bygd for fastboende på Kjerringholmen. Den gamle kommunebrygga er det viktig å opprettholde som en åpen allmenningskai, slik at det er mulig å bruke den til nødvendig frakt ut til hyttene. I tillegg har brygga tjent som midlertidig ligge for diverse næringsaktører.

For både Skipstadsand og Korshavn kan det være mulig å forsøke å overta eiendomsretten til fergeleiene. Eiendommene kan tenkes benyttet til andre formål, selv om de skal være i beredskap i tilfelle tunnelen skulle bli stengt. Arealene kan også tenkes brukt til mindre nærings-/industriformål.



## 7.6 Hasselvika

Hasselvika gnr 23, bnr 12 ligger sør vest for Bølingshavn. Arealet er på cirka 15 000 m<sup>2</sup>. Her har Hasselvika velforening og en privat hytteutleieaktør landfesteavtaler med kommunen om disposisjon av området med brygger. Området er et friområde med badestrand. Det er ikke mulig å kjøre bil til området og det brukes derfor av lokale fastboende og fritidsboende.



## 7.7 Bølingshavn

I Bølingshavn er kommunen eier av gnr/bnr 22/31. Eiendommen er på 795 m<sup>2</sup>. Dette er en brygge med vei og parkeringsplass, i tillegg er det en liten vik hvor fastboende på Kjerringholmen har etter avtale med kommunen fått tillatelse til å legge ut en mindre flytebrygge for eget bruk. Imidlertid er det glemt å innkreve leie her. Dette må rettes opp når man lager nye planer for Bølingshavn. Kommunen ønsker nå å utvikle denne havnen. Dette innebærer oppføring av 20 offentlige båtplasser, forskjønning av havnearealet, restaurering av den gamle dampskipbrygga og profesjonell tilrettelegging av parkeringsmuligheter.

Det er en klar målsetting i kommuneplanen at det offentlige må sikre tilstrekkelige brygger som kan brukes av allmennheten. Fylkesmannen i Østfold har uttalt at det er et stort behov for båtplasser.

Båtplassbehovet forsterkes ytterligere av det nye boligfeltet hvor det i løpet av kort tid vil ha 150 fastboende, dette i tillegg til alle beboere og hytteeiere som sogner til Bølingshavn, Korshavn og Kjerringholmen.

Flere offentlige båtplasser vil bedre allmennhetens tilgang til Bølingshavn, også fra sjøsiden. Utleie av disse plassene vil gi kommunen inntekter som gjør det mulig å vedlikeholde den offentlige kaia og området rundt. Kaia sikrer tilgang for Skjærgårdstjenesten, utrykningsfartøy, næringsdrivende og innbyggere og turister som skal til og fra Kjerringholmen. Kommunen har introdusert planene for Borg Havn og pr i dag er vi i planleggingsfasen sammen med kommunens areal- og byggesaksavdeling. Disse planene er også forankret gjennom kommunens havnestyret ved utvalgssak 54/16.



## 8 Kommunale brygger

### 8.1 Hesthella

#### Situasjonsbeskrivelse

Kommunen har brygge på Hesthella. Den ligger på eiendommen gbr 49 bnr 56, eiet av Hvaler kommune. Eiendommen er på 1331 m<sup>2</sup> og er offentlig brygge og veigrunn. Hesthella var tidligere dampskipsbrygge og var viktig for ferdselen på Vesterøy. Den har i dag verdi for frakt som skal ut til hyttene på vestsiden av Fastlandsveien og til de på nordsiden av Hvaler som ikke har vei til eiendommene.

I dag er brygga i bruk av allmennheten for frakt og lignende. En del av fundamentet på brygga er sklidd ut og er et hinder ved manøvrering (Safe Control rapport). Det er også endel brygger og båtfester som bør ryddes opp i denne eiendommen.



### 8.2 Skjelsbu

#### Situasjonsbeskrivelse

Skjelsbu brygge er en kommunal brygge som ligger på egen grunn (gbr/ bnr 53/41) som kommunen fikk fradelte. Det ble avholdt skyldelingsforretning 19. mai 1930. Denne ble tinglyst 3. juni samme år, men det er aldri utstedt skjøte på denne eiendommen. Kommunen står derfor ikke oppført som hjemmelshaver her.

Brygga var i perioden 1985 til 2008 utleid til fiskeriformål. Det er kommunal vei til brygga. I Skjelsbusundet er det kun 2 kommunale brygger (Skjelsbu og Dypedal) som allmennheten kan benytte. Det er viktig å bevare disse i fremtiden. Brygga er i 2016 ryddet, sikret og oppgradert gjennom spleiselag av kommunen og Skjelsbu velforening. Det foreligger også en forvaltningsavtale mellom kommunen og velforeningen om bruk av brygga og badestranda.



### 8.3 Dypedal

#### Situasjonsbeskrivelse

Dypedal brygge er en kommunal brygge på kommunal grunn gbnr 42/21. Eiendomsteigen er på 3186 m<sup>2</sup>. Halvparten av brygga er leid ut til en lokal fisker så lenge vedkommende er ”aktiv” fisker og registrert i fiskermanntallet. Når denne fiskeren ikke lengre er ”aktiv” bør brygga på nytt fremstå som en kommunal brygge.

Denne brygga er svært viktig for varelevering og transport til Sauevika leirsted sør i Skjelsbusundet. Denne vareleveringen har etter utbyggingen av Dypedal marina, blitt noe vanskeligere på grunn av innskrenket snuareal.



### 8.4 Fremtidige utfordringer for kommunal eiendom og brygger

Kommunestyret behandlet kommunale tomter og eiendommer i sak 25/08 den 02.04.08. Noen ble besluttet forsøkt solgt og andre ble besluttet konsekvensutredet, mens for resten foreligger det ikke noen forslag, slik at det må kunne tolkes at de inntil videre bør beholdes.

Næringsaktører som ønsker å kjøpe/leie og utvikle kommunal eiendom har ofte raske avklaringsbehov, sammenlignet med de offentlige lovpålagte beslutningsprosessene. Hvaler kommune vil i forbindelse med omlegging av eiendomsforvaltningen (2010-2011) forsøke å imøtekomme bl.a. næringsaktørers behov for en dynamisk og profesjonell kommunal eiendomsforvaltning.

En viktig utfordring for kommunale brygger er til enhver tid å ha tilstrekkelige brygger som kan brukes av allmennheten. Privatiseringen av strandsonen fører til at det offentlige må ivareta allmennheten og sikre at det er tilstrekkelig med brygger med god bilvei fram for å ivareta behovet for frakt og transport ut til fritidseiendommer uten fastlandsforbindelse.

## 9 Kulturminner i havnene

Kystverket la i juni 2009 fram sin "Landsvernplan for Maritim Infrastruktur". Formålet med denne er å verne et utvalg kulturminner som dokumenterer virksomheten og historien til Kystverket. Landverneplanen for Kystverket må oppfattes som en helhet, der samtlige bygninger, objekter og anlegg inngår i et representativt utvalg som skal vise bredden og variasjonen i kulturminnetyper knyttet til sektoren.

I Hvaler kommune er følgende bygninger, objekter og anlegg omfattet:

- Fyrstasjonene Torbjørnskjær og Homlungen (vedtaksfredet)
- Håbutangen og Papperhavn fyrlykter (ønskes vernet)
- Sjømerker uten lys er Heia varde ansett som verneverdig
- Brattestø havn er tatt med i listen over verneverdige fiskerihavner, på grunn av sine murmoloer bygd av steinblokker i 1889.

I tillegg til Kystverkets verneplan, har Hvaler kommune engasjert Østfoldmuseet til å foreta en registrering av kulturminner i våre statlige fiskerihavner. Dette arbeidet ble definert til å gjelde kulturminner som har å gjøre med Havnevesenets utbygninger av moloer, kaier brygger, fortøyningsplasser og sjømerker (seilingsmerker), men også sjøbuer og andre bygninger og konstruksjoner som er privat utbygd og som har med fiske og fiskeproduksjon å gjøre.

Hvaler kommune vil legge den til grunn ved vurderinger av om noen av disse kulturminnene skal vernes iht. plan- og bygningslovens bestemmelser.

19.



## 10 Gjennomførte tiltak

I 2015 og 2016 gjennomførte kommunen den største oppgradering og rehabilitering av brygger og kaier fordelt på 13 havner.

Lokasjon	Tiltak 2015 - 2016	Beløp eks MVA
Skjærhalden Trafikkhavn	2 nye dykdalber/ fortøyningsinntallasjoner til ferge	1 500 000
Skjærhalden Trafikkhavn	Utvidelse av fergerampe + ny pullert	515 000
Skjærhalden Taxibrygge	Rehabilitering av taxibrygge	38 000
Kroksand badestrand	Rehabilitering av utvasket betongrampe	100 000
Vikerhavn	Nytt bryggedekke mot sør. Forskaling og støping av utvasket fundament	677 000
Dypedal	Bolter i fjell for å hindre utglidning. Forskaling og understøping.	181 000
Nordgårdbrygga	Bevilgning til Museumsbrygga	150 000
Lauer	Ny fendring og fjerning av gammelt stålkonstruksjon	10 000
Herføl	Endring av vinkel på rampe	140 000
Nedgården	Endring av vinkel på rampen. Forskaling og understøping av utvasket kai. Utvidelse av kjørerampe	680 000
Nordre Sandøy	Reparasjon av bryggedekke + forsterking av bryggefront	50 000
Makø	Bygd helt ny fergerampe	365 000
Korshavn	Fjerning av gammel dykdalb og 3 andre betongkonstruksjoner ved fergeleiet	110 000
Utgårdskilen	Nye kantsikringsskinner	472 000
Sikkerhetsoppgradering alle kaier	Stiger og redningsutstyr	100 000

## 11 Prioriteringer - fremtidige føringer

I 2016 gjennomførte kommunen den største oppgradering og rehabilitering av brygger og kaier fordelt på 13 havner.

Prioritet	Sted	Tiltak	Kategori
1	Utgårdskilen	Regional fiskerihavn	Fiskerihavn
2	Bølingshavn	20 nye kommunale båtplasser og rehabilitering av offentlig brygge	Fritidshavn
3	Korshavn	11 nye kommunale båtplasser	Fritidshavn
4	Papperhavn	Vann til publikum - betalingsløsning	Fiskerihavn/ Fritidshavn
5	Vikerhavn	Profesjonalisering av gjestemolo	Fritidshavn
6	Lauer	Ny fergerampe	Trafikkhavn
7	Skjærhalden	Ny brygge ved Schrambua	Trafikkhavn/ Næring

