



Møteinnkalling
Teknisk utvalg

Møtested: Tomteveien 30, møterom Dampskipsbrygga
Tidspunkt: 28.05.2025 kl. 16:00

Eventuelle forfall meldes til møtesekretær Hans Jacob Sandberg, telefon 45 05 67 26, epost: hansan@fredrikstad.kommune.no.

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Dersom du ønsker å få vurdert din habilitet, send nødvendig informasjon til utvalgsleder Rita Holberg, epost: riho@fredrikstad.kommune.no med kopi til møtesekretær.

Fredrikstad, 19.05.2025
Rita Holberg (sign.)
leder

Saksliste

Saksnr.	Innhold	Hjemmel u.off.
OS 3/25	Orientering fra administrasjonen	
OS 4/25	Orientering om overløp- og fremmedvannshåndtering	
PS 6/25	Orientering om status brannsikring i Gamlebyen	
PS 7/25	Evalueringsprosjekt for å begrense bilbruk i Gamlebyen	
PS 8/25	Forvaltningsplan Glommastien 2025–2028 - sluttbehandling	
PS 9/25	Investeringsbeslutning Fredrikstad brannstasjon - strakstiltak	
PS 10/25	Ettersendes: Fredrikstad kommune – Årsregnskap og årsrapport 2024	

OS 3/25 Orientering fra administrasjonen
OS 4/25 Orientering om overløp- og fremmedvannshåndtering



Saksnr.: 2025/13106
Dokumentnr.: 3
Løpenr.: 129889/2025
Klassering: M70

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	28.05.2025	6/25

Orientering om status brannsikring i Gamlebyen

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler teknisk utvalg å fatte følgende vedtak:

1. Saken tas til orientering

Sammendrag

Brannsikringsprosjektet i Gamlebyen går nå over fra installasjonsfase til driftsfase. Saken gir en status i arbeidet med brannsikring i Gamlebyen og informere om utfordringer som må løses i forhold til driftsfasen.

Driftskostnader på anlegget anslås å beløpe seg til om lag 0,5 millioner kroner per år. Det må også organiseres en driftsfunksjon som kan håndtere hendelser på dagtid. Alarmer ellers ivaretas av vakttelefon i Fredrikstad kommune.

Ansvarsfordeling mellom Fredrikstad kommune som eier av brannvarslingsanlegget og eier av eiendommene må gås opp og nedfelles i konkrete avtaler mellom partene.

Vedlegg

Ingen.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Teknisk utvalgssak 27.09.2017 PS 39/17 – Brannsikring Gamlebyen

Saksopplysninger

Denne saken gir en statusoppdatering på arbeidet med brannsikring i Gamlebyen, Fredrikstad.

Gamlebyen i Fredrikstad er Nord-Europas best bevarte festningsby og et viktig symbol for byen. Riksantikvaren vurderer Gamlebyen som et av Norges mest verdifulle, tette trehusmiljøer, og har i en årrekke prioritert området med tilskudd til brannverntiltak.

Historisk sett har brann vært en sentral del av byutviklingen i Gamlebyen. Flere større og mindre branner har gjennom tidene hatt store konsekvenser for både bebyggelsen og innbyggerne. Selv om Gamlebyen de siste årene har vært forskånet for større branner, har det det siste året vært flere alvorlige branner i andre bevaringsverdige trehusmiljøer i landet.

Det systematiske arbeidet med brannsikring i Gamlebyen startet i 2002, og har siden fått betydelig støtte fra Østfold fylkeskommune, fylkeskonservatoren, Riksantikvaren og Fredrikstad kommune. I 2007 ble det utarbeidet en egen plan for gjennomføring av brannsikringstiltakene. En bredt sammensatt brannsikringsgruppe har fulgt opp arbeidet med implementering av planen.

Brannsikringsgruppen har bestått av representanter fra:

Fredrikstad brannvesen
Fredrikstad kommune (Bygg og eiendom, samt Regulering og byggesak)
Fylkeskonservatoren
Byantikvaren
Gårdeierforeningen i Gamlebyen
Foreningen Gamle Fredrikstad

Brannsikringsarbeidet i fokuserte i første omgang på å installere brannskiller for å redusere brannrisikoen mellom eiendommene der dette ikke allerede var gjort samt tørrsprinkling. Dette ble gjort ved å gi tilskudd til private eiere.

I sak PS 39/17 – Brannsikring Gamlebyen – ble det gitt en statusoppdatering på arbeidet med brannsikring, samt forslag til videre tiltak. Blant annet ble det foreslått å installere trådløse brann-detektorer med alarmoverføring til 110-sentralen og det lokale brannvesenet, med tilhørende økonomiske konsekvenser.

Kostnadene for installasjon ble anslått til 8 millioner kroner. Det fremgikk av saken at etableringskostnadene skulle deles likt mellom Fredrikstad kommune og Riksantikvaren, med 50 prosent hver. Kommunens andel ble anslått til cirka 0,4 millioner kroner per år, avhengig av størrelsen på det enkelte kvartal.

Videre ble det påpekt at driftskostnadene vil øke etter hvert som større deler av anlegget tas i bruk. Disse kostnadene ble, med et usikkert anslag, vurdert til omtrent 0,5 millioner kroner per år. Driftsutgiftene må dekkes av Fredrikstad kommune, ettersom Riksantikvaren kun gir tilskudd til installasjon – ikke til drift.

Teknisk utvalg vedtok 27.09.2017 i sak PS 39/17 – Brannsikring Gamlebyen:

1. Saken tas til orientering.
2. Rådmannen bes innarbeide midler til montering og drift av brannvarslingsanlegg i budsjett og handlingsplan

I budsjett 2018 og handlingsplan 2018-2021 ble det vedtatt at anskaffelseskostnadene og driftskostnadene skulle prioriteres innenfor eksisterende rammer til Seksjon for teknisk drift (nå kommuneområde teknisk). Det ble ikke gitt økte budsjettammer for gjennomføring og drift av brannsikringsanlegg i Gamlebyen.

Det har vært 2 branntilløp etter at kommunen har installert brannalarmanlegg med direkte overføring til 110-sentralen. Brannen har vært varslet i tidlig fase, og avverget en større brann.

Status mai 2025:

Arbeidet med montering av trådløse brannalarmer og automatiske slokkeanlegg på enkelte loft i Gamlebyen er nå i slutfasen.

Den 6. mai 2025 ble det avholdt et orienteringsmøte for gårdeiere som har fått installert brannalarm i sine boliger eller forretningslokaler som en del av brannsikringsprosjektet. Møtet hadde god oppslutning og ble arrangert i samarbeid mellom Fredrikstad kommune ved Virksomhet teknisk forvaltning, Fredrikstad brannvesen og Gårdeierforeningen i Gamlebyen.

Agenda på orienteringsmøtet var:

- Hvilket ansvar har du som eier av boligen
- Hvordan virker brannalarmanlegget, og hva skjer hvis detektorer skrus ut

- Hva gjør du hvis du ved uhell løser ut brannalarmen i din bolig/forretning for å unngå unødige alarmer til 110-sentralen
- Kostnader mellom kommunen og de ulike eiere
- Boligtilsyn, regler og intervaller

Det er montert trådløst brannalarmanlegg i 15 kvartaler:



Erfaringer:

Brannvesenet har mottatt mange unødvendige alarmer, ofte som følge av matlaging eller oppussingsarbeid. Siden Fredrikstad kommune ikke har etablert et dedikert driftsapparat som er tilgjengelig på dagtid, brukes det betydelige ressurser fra både brannvesenet og prosjektleder på å håndtere disse hendelsene.

Flere sentraler rapporterer gjentatte feilmeldinger, hovedsakelig fordi enkelte eiere eller leietakere har skrudd ut røykdetektorer fra sokkelen, eller fordi detektorene er blitt tilsmusset under oppussing. Dette fører til unødvendig ressursbruk for brannvesenet.

Ved utrykning har brannvesenet ikke tilgang til alle portrom eller boliger, men kun til brannsentralene i de ulike kvartalene. I flere tilfeller har de måttet tilbakestille alarmen uten å kunne kontrollere alarmstedet, grunnet manglende adgang. Ved tvil må brannvesenet bryte opp dører for å verifisere situasjonen. Det må derfor avklares hvem som skal dekke kostnadene dersom verneverdige dører ødelegges uten at det foreligger reell brannfare.

Prosjektleder vurderer i samarbeid med Fredrikstad brannvesen mulighetene for å gi brannvesenet tilgang til nødvendige nøkler for portrom og andre relevante områder i kvartalene, slik at de får rask og sikker adgang ved brannalarm.

Det arbeides med:

Rutiner for kontroll, ettersyn og vedlikehold:

Det er sendt forespørsel til Lyn Elektro – som har installert brannalarmanleggene – om inngåelse av kontroll- og serviceavtale. I tillegg skal det etableres en tilsvarende avtale for kontroll av automatiske slokkeanlegg der slike er installert.

Driftsansvar og vedlikehold:

Fredrikstad kommune må sikre at både brannalarmanlegg og slokkeanlegg følges opp med rutiner for ettersyn og vedlikehold i tråd med anleggenes FDV-dokumentasjon. Det må etableres interne rutiner for dette arbeidet. Videre bør det opprettes et driftsapparat som er tilgjengelig på dagtid for å håndtere hendelser. Utenom ordinær arbeidstid håndteres alarmer av kommunens vakttelefon.

Instruks ved utilsiktet alarmutløsning:

Det skal utarbeides en ny instruks eller rutine som beskriver hva man skal gjøre dersom en brannalarm utløses ved et uhell.

Avtale om ansvar og kostnadsfordeling:

Det skal utarbeides en avtale mellom Fredrikstad kommune og eiere av berørte bygg, som tydelig definerer fordeling av ansvar og kostnader knyttet til drift, vedlikehold og eventuelle utrykninger.

Relevante bestemmelser

- Plan- og bygningsloven (PBL)
- Forskrift om brannforebygging
- Kulturminneloven
- Veiledere fra Riksantikvaren

Konsekvenser for sosial bærekraft

Effektiv brannsikring er avgjørende for å bevare historiske og kulturelle bygninger for fremtidige generasjoner. Dette bidrar til å styrke lokalsamfunnets identitet og tilhørighet.

Brannsikringstiltak reduserer risikoen for brann og øker sikkerheten for både beboere og besøkende. Dette skaper tryggere nærmiljøer og bidrar til økt livskvalitet.

Prosjektet er et samarbeid mellom Fredrikstad kommune og de private grunneierne i Gamlebyen, og involverer også lokalsamfunnet. Dette fremmer sosial inkludering og styrker den sosiale strukturen i området.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Driftskostnadene vil øke etter hvert som større deler av anlegget blir montert. Drift av hele Gamlebyen – når hele anlegget er montert - (årlig kontroll, utskifting av utstyr, batteriskifte etc.) vil være anslagsvis 0,5 millioner kroner eks. mva. Dette inkluderer serviceavtale med installatør, innkjøp av deler og generelle driftsutgifter.

Kommunens kostnader de siste årene har vært:

2023: 832 584 kroner

2024: 214 000 kroner

Så langt i 2025: 112 493 kroner

I tillegg kommer personressurser kommunen stiller med.

Følgende arbeider gjenstår i 2025:

Kvartal 07:

Aspirasjon sentralt loft. Koble denne over på I/O modul for brannalarmanlegget i kvartalet og frakoble eksisterende GSM sender.

Kvartal 08:

Her har det oppstått problemer med signalene mellom sentral og forsterkere (5 stk forsterkere). Sette opp noen eksterne antenner utenfor respektive bygg. Det kreves også en repeater til i kvartalet grunnet stadig utfall av noen adresser.

Kvartal 10:

Samme som kvartal 07.

Kvartal 15:

Her er det problemer med signaler i den nordvestlige delen av kvartalet. Stadig utfall av div adresser. Behov for en repeater (forsterker) til.

Kommunens kostnader må dekkes over driftsbudsjettet. Budsjettrammene har ikke vært justert som følge av dette og har måttet prioriteres innenfor eksisterende budsjettrammer.

Kommunen har bedt Lyn elektro om et prisestimat på avtale om service og kontroll. Dette har kommunen foreløpig ikke mottatt.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Ett offentlig eid og drevet felles brannvarslingssystem med direkte varsling til brannvakt, vil virke betryggende for befolkningen og effekten på folkehelsen vil være positiv. Det vil også redusere faren for skader for mennesker og bygningsarv.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Brannsikringsprosjektet bidrar til å redusere faren for en storbrann i verneverdig bebyggelse.

Ansattes medbestemmelse

Ikke vurdert

Vurdering

Prosjektet går nå over i en driftsfase. Fredrikstad kommune sitt ansvar i daglig drift på kontroll, ettersyn og vedlikehold av anlegget må ivaretas av kommunens driftsorganisasjon og nødvendige driftsmidler må bevilges over driftsbudsjett.

Alternative løsninger

Kommunen har allerede forpliktet seg til å installere, drifte og vedlikeholde anlegget, andre alternative løsninger er ikke vurdert.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at informasjonen tas til orientering.

Råd for personer med funksjonsnedsettelses vedtak 26.05.2025:

Råd for personer med funksjonsnedsettelses behandling 26.05.2025:



Saksnr.: 2023/18809
Dokumentnr.: 16
Løpenr.: 115050/2025
Klassering: Q83

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	26.05.2025	16/25
Teknisk utvalg	28.05.2025	7/25
Formannskapet	05.06.2025	
Bystyret	12.06.2025	

Evalueringsprosjekt for å begrense bilbruk i Gamlebyen

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. Det innføres permanent skifte mellom grønn og rød parkeringssone fra 1. mai til 1. oktober hvert år.
2. Parkeringssatsen i Gamlebyen økes til 85 kroner pr time i perioden fra 15. juni til 15. august.
3. Ordningen iverksettes så snart det er praktisk mulig.

Sammendrag

Rådet for mennesker med funksjonsnedsettelse og teknisk utvalg uttaler seg til saken.

Gamlebyen er et kulturmiljø med høy kulturhistorisk verdi og en viktig attraksjon i et turist- og opplevelsesperspektiv.

Bystyret vedtok den 13. juni 2024 tiltak for å begrense bilbruken i Gamlebyen sommeren 2024, med fokus på skilting på norsk og engelsk, klare soner for turbusser og tilrettelegging for hotellgjester. Parkeringsavgiften i rød sone ble ikke økt for perioden 14. juni til 31. august 2024. Det ble innført tre timer gratis parkering utenfor Gamlebyen med mulighet for lengre parkering mot betaling. Tiltakene var en prøveordning for 2024 og har hatt som mål å redusere bruken av privatbiler.

Regulering av parkeringsbestemmelser kan gjøre det mer eller mindre attraktivt å bruke parkeringsplassene. Et tiltak som er gjennomført i Gamlebyen er å endre parkeringssonen fra grønn til rød fra 1. mai til 30. september. Dette betyr at både tiden for avgiftsbelagt parkering og prisen endres mellom grønn og rød sone. Evalueringen viste at tiltakene reduserte biltrafikken og gjorde det lettere å finne ledig parkeringsplass.

Saken omhandler evalueringen av prøveordningen fra sommeren 2024, samt en anbefaling for en permanent løsning.

Vedlegg

1. Parkering i Gamlebyen - en evaluering (1).pdf
2. Data All 250505 (2).pdf
3. Enkel evaluering, parkering Gamlebyen.pdf

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Bystyresak 130/24 den 13.06.2024, Tiltak for å begrense bilbruken i Gamlebyen sommeren 2024

Saksopplysninger

Bystyret vedtok den 13.juni 2024 (PS 130/24):

1. Tiltak for å begrense bilbruken i Gamlebyen sommeren 2024, gjennomføres som beskrevet i saken med fokus på skilting på norsk og engelsk. Det bør være klare soner for hvor turbusser skal stoppe og det bør tilrettelegges for at hotellets gjester kan stoppe for av og pålessing.
2. Parkeringsavgiften i Gamlebyen, rød sone, økes ikke for perioden 14.06.2024 til 31.08.2024.
3. Det innføres tre timer gratis parkering utenfor Gamlebyen, men mulighet for lengre parkeringstid mot betaling. Dette gjelder parkeringsplassen ved krysset Gamlebyveien/Torsnesveien der det i dag er to timers gratis parkering og ny parkeringsplass ved Torsnesveien, tvers over innkjøringen til Fredrikstad Motell og Camping.

Gamlebyen har ikke vært stengt for biltrafikk, men tiltakene som er gjennomført har hatt som mål å redusere bruken av privatbiler.

Fredrikstad kommune har 166 parkeringsplasser i Gamlebyen (sommeren 2024). Av disse er 93 plasser reservert for beboere og avtaleparkering, mens 73 plasser er offentlige. Forsvarsbygg tilbyr også ca. 100 parkeringsplasser for allmennheten gjennom en avtale med Park Nordic. Kommunen kan kun bestemme reglene for sine egne parkeringsplasser. Forsvarsbygg har uttalt at de vil følge kommunens regler så langt det er praktisk mulig.

Regulering av parkeringsbestemmelser kan gjøre det mer eller mindre attraktivt å bruke parkeringsplassene. Et tiltak som er gjennomført i Gamlebyen er å endre parkeringssonen fra Grønn til Rød fra 1. mai til 30. september. Dette betyr at både tiden for avgiftsbelagt parkering og prisen endres mellom Grønn og Rød sone.

Følgende bestemmelser gjelder i Grønn og Rød parkeringssone:

Parkeringsbetingelser i Grønn sone:

- Avgift mandag-fredag 08-18, lørdag 08-15, og søndag gratis.
- Pris per time i 2025: kr 30,-

Parkeringsbetingelser i Rød sone:

- Avgift 08-21 alle dager.
- Pris per time i 2025: kr 62,-
- Maks to timer parkering mot betaling.

Rød sone brukes ved gateparkering i indre sentrum for å øke muligheten for ledige plasser og oppmuntre bilister til å bruke parkeringshusene. Ved alle kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser er det gratis å parkere for de med gyldig HC-kort.

Bakgrunnen for å innføre Rød sone i sommermånedene i Gamlebyen var å gjøre det mer attraktivt å parkere utenfor Gamlebyen. Samtidig ble det anlagt en større parkeringsplass ved Garnisonbanen. På denne kommunale parkeringsplassen, samt ved parkeringsplassen ved Heibergs gate/Torsnesveien, ble det innført tre timer gratis parkering med registrering av kjøretøy og mulighet for lengre parkering mot betaling fra sommeren 2024.

Det ble foreslått å øke parkeringsprisen til 85 kroner per time fra 14. juni til 31. august. Bystyret vedtok at denne prisøkningen ikke skulle gjennomføres, og at parkeringsprisene skulle være de samme som i Rød sone ellers i kommunen. Det ble også vedtatt å forsterke informasjonsskiltene på utsiden av Gamlebyen med engelsk og norsk tekst.

Endret parkeringssone for Gamlebyen vår og høst, med skifte mellom Grønn og Rød sone, var ikke en del av fjorårets prøveordning men er tatt med i evalueringen.

Evaluering:

På kommunale parkeringsplasser håndhever kommunens egne trafikkbetjener parkeringsbestemmelsene. Erfaringen viser at det var større utskifting av biler på kommunens parkeringsplasser og lettere å finne ledig plass i Gamlebyen sist sommer enn tidligere år. Dette gjorde at bilistene som kjørte inn i Gamlebyen for å parkere, fant ledig plass raskere og slapp å kjøre rundt for å lete etter parkering. Innføringen av Rød sone bidro dermed til redusert privatbiltrafikk sammenlignet med tidligere år.

Det sendt en henvendelse til aktuelle interessenter med anmodning om å evaluere prøveordningen fra 2024 ved å svare på følgende spørsmål:

- Bør avgift for parkering i Gamlebyen økes ut over sats for Rød sone i perioden med flest besøkende i bydelen?
- Bør ordning med skifte mellom grønn sone og rød sone i Gamlebyen videreføres slik det er fattet vedtak om fra Statens vegvesen?
- Er det andre relevante kommentarer i forhold til begrensning av bilkjøring i Gamlebyen?

Gamlebyen Handelsforening og Gamlebyen lokalsamfunnsutvalg har respondert, jfr. vedlegg 1-3.

Gamlebyen Handelsforening

Gamlebyen Handelsforening har gjennomført en spørreundersøkelse med 89 respondenter fordelt på beboere, næringsdrivere og torgselgere. I svarene uttrykkes det bekymring for hvordan parkeringsvilkår og tilgjengelighet påvirker aktivitet i Gamlebyen. Det foreslås gratis parkering etter kl. 18:00 og ordning der torgselgere kan få egne vilkår.

74 prosent av respondentene ønsker ikke satser ut over pris for Rød sone og omtrent halvparten ønsker at det ikke skal skiftes mellom Rød og Grønn sone vår og høst.

Gamlebyen lokalsamfunnsutvalg

Gamlebyen lokalsamfunnsutvalg ønsker ikke at det endres mellom Rød og Grønn sone to ganger i året. De ønsker heller ikke høyere pris for parkering i de sommerukene det er mest trafikk.

Gamlebyen lokalsamfunnsutvalg ønsker at skilting med informasjon om begrensede parkeringsmuligheter forsterkes ytterligere helt fra brohodet. De tar også opp et forslag om «elektronisk bom» ved innkjøring til Gamlebyen som til enhver tid viser tilgjengelige parkeringsplasser. Gamlebyen lokalsamfunnsutvalg synes at ordningen der beboere med avtaleparkering kan parkere på alle kommunale parkeringsplasser er bra og de mener det er fint med skilt utenfor Gamlebyen med opplysning om parkeringsmuligheter utenfor vollgravene.

Relevante bestemmelser

Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften)

Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

Konsekvenser for sosial bærekraft

Gamlebyen er en bydel med 300 faste beboere og ulike næringsvirksomheter, inkludert overnattingstilbud. Bydelen er et unikt kulturminne av nasjonal og internasjonal betydning.

Det er ønskelig å tilrettelegge omgivelsene slik at de fremmer trivsel og gode opplevelser for både besøkende og fastboende.

Redusert bilkjøring i perioder med mange besøkende vil begrense trafikkbelastningen og redusere støy. Dette kan også bidra til å fremheve Gamlebyens identitet som et viktig kulturmiljø og kulturminne, samt øke bydelens potensial som opplevels- og attraksjonsområde.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett
Opparbeidelse av parkeringsplassen ved Garnisonsbanen ble ivarettatt i investeringsbudsjettet for 2024 og er gjennomført.

Sommeren 2024 var omsetningen for parkering i Gamlebyen 1,34 millioner kroner i perioden 1. mai til 31. august. Tilsvarende tall for 2023 var 879 000 kroner. Samlet omsetning for parkering ved Heibergskrysset og Garnisonbanen var 223 000 kroner i 2024, mot 176 000 kroner for samme periode i 2023. Resultat fra sommeren 2024 viste en økning i parkeringsinntektene.

Dersom prisene økes utover dagens sats for Rød sone, kan inntektstap fra lavere parkeringsbelegg reduseres eller jevnes ut ved at taksten økes i perioder med flest besøkende til bydelen. Det vurderes som sannsynlig at en videreføring av prøveordningen fra 2024 ikke vil påvirke kommunens driftsbudsjett i vesentlig grad.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Gamlebyen er en viktig samfunnsressurs med næringsliv som skaper arbeidsplasser. Potensialet som Gamlebyen har som attraksjon og besøksmål, både for fastboende i Fredrikstad og for turister, er stort. Det er viktig å tilrettelegge for at Gamlebyen, som et verdifullt kulturminne, både vernes og utvikles.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Regulerende parkeringstiltak som begrenser biltrafikken i Gamlebyen kan gjøre kollektivtransport, gange og sykling mer attraktivt. Dette kan bidra til at kommunen når nullvekstmålet, som den har forpliktet seg til gjennom byvekstavtalen. Redusert trafikkbelastning vil også bidra til mindre støy og lokal luftforurensning i nærmiljøet.

Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant i saken.

Vurdering

Det vurderes som uaktuelt å forby all bilkjøring i Gamlebyen, men erfaringene fra sommeren 2024 viser at bilkjøringen i Gamlebyen var redusert sammenlignet med tidligere år.

En økning i parkeringsavgiften utover vanlig pris for Rød sone vurderes å kunne ytterligere begrense bilbruken i Gamlebyen i de ukene med flest besøkende. Høy parkeringspris anses som et effektivt tiltak for å begrense bilbruk. En faktor som støtter prisøkningen er det økte antallet parkeringsplasser utenfor Gamlebyen med rimelige parkeringsmuligheter.

Effekten av skilting utenfor Gamlebyen på engelsk og norsk i sommermånedene vurderes som positiv og kan innføres permanent.

Innføring av tre timers gratis parkering utenfor Gamlebyen, med mulighet for forlenget parkering mot betaling har blitt godt mottatt av de fleste. Dette har bidratt til at flere velger disse parkeringsplassene fremfor å ta med bilen inn i Gamlebyen.

Det foreslås å fortsette med tre timer gratis parkering på permanent basis på parkeringsplassene utenfor Gamlebyen. Dette vil motivere besøkende til å bruke disse plassene i stedet for å kjøre inn i Gamlebyen. I tillegg bør parkeringsavgiften økes til 85 kroner per time i de ukene med flest besøkende i Gamlebyen. Dette vil ytterligere redusere bilbruken i Gamlebyen og forsterke insentivet til å bruke parkeringsplassene utenfor.

Opplysning og skilting av denne ordningen bør kontinuerlig vurderes for å sikre at informasjonen er tilstrekkelig. Tilbakemeldingen fra Gamlebyen lokalsamfunnslag om å forsterke skiltingen fra brohodet anbefales vurdert og gjennomføres hvis mulig.

Muligheten for en "elektronisk bom" som viser tilgjengelige parkeringsplasser ved innkjøringen til Gamlebyen er vurdert. For å overvåke parkeringsplasser i sanntid må det installeres sensorer som registrerer når en plass er ledig eller opptatt. Dette har hittil ikke vært vurdert som gjennomførbart, da parkeringsplassene i Gamlebyen er spredt over hele bydelen og inkluderer både kommunale plasser og plasser regulert av Forsvarsbygg.

Tiltak for å redusere bilbruk i sentrumsstrøk er i tråd med intensjonene i byvekstavtalen. Redusert bilbruk i Gamlebyen er positivt for Fredrikstad kommunes forpliktelser om å bidra til redusert trafikkøkning og bedre klima.

Alternative løsninger

Ingen endring av parkeringssoner med skifte mellom Grønn og Rød sone i Gamlebyen. Dette innebærer at det vil være parkeringsvilkår som gjelder for henholdsvis Rød eller Grønn sone hele året uten at parkeringsavgiften endres vår og høst.

Dette alternativet vurderes å føre til økt bruk av personbil i Gamlebyen og vil gi reduserte parkeringsinntekter.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at ordningen med skifte mellom Grønn og Rød sone for parkering i Gamlebyen gjennomføres på permanent basis. Denne ordningen kan tre i kraft så snart det er praktisk mulig. Skiltvedtak må være i samsvar med denne praksisen.

Det anbefales at gjeldende parkeringsregulering videreføres på parkeringsplassene ved Heibergskrysset og Garnisonbanen.

Det anbefales å øke timeprisen for parkering på kommunens offentlige parkeringsplasser inne i Gamlebyen fra 62 kroner pr time til 85 kroner pr time i perioden fra 1. juli til 14. august på permanent basis. Denne ordningen kan tre i kraft fra sommeren 2025.

Tilbakemeldinger om parkeringssituasjonen i Gamlebyen 2025

Gamlebyen Handelsforening har gjennomført en spørreundersøkelse med 89 respondenter, fordelt på beboere, næringsdrivende og torgselgere. Undersøkelsen er basert på spørsmålene som ble stilt til oss av teknisk etat, og en fri tekst hvor berørte selv kunne komme med synspunkter. Sammendraget under er basert på den frie teksten.

Flere respondenter uttrykker bekymring for hvordan parkering og tilgjengelighet påvirker aktiviteten i Gamlebyen, særlig for eldre og kveldsbesøkende. Det pekes på at dyr parkering reduserer både gjestetall og næringsgrunnlag. Frimarkedet og det lokale kulturlivet trekkes fram som sentrale deler av byens liv, og det foreslås konkrete tiltak som gratis parkering etter kl. 18, bedre skilting og egne parkeringsordninger for faste torvselgere. Det er bred enighet om at Gamlebyen bør forbli en levende bydel også på kveldstid.

1. Behovet for forbedret tilgjengelighet og skilting

Flere respondenter peker på at:

- **Skiltning til eksterne parkeringsplasser** er utilstrekkelig, og fører til forvirring og unødvendig trafikk.
- Det ønskes **gratis parkering etter kl. 18 hele året**, spesielt for å støtte arrangementer og aktiviteter på kveldstid (f.eks. konserter, kor og kirkelige samlinger).
- Det foreslås **elektroniske oversikter ("bom")** ved innkjøring til Gamlebyen for å vise ledig kapasitet og redusere letetekjøring.

2. Parkeringssituasjonen for torgselgere

Denne gruppen har kommet med mange konkrete og samstemte innspill:

Hovedutfordringer

- **For høye kostnader:** Mange sier det er blitt for dyrt å være torgselger når man både må betale for plass og parkering.
- **Lang avstand fra parkeringsplass:** Torgselgere må ofte bære tunge varer, og mener det er upraktisk å måtte parkere langt unna.
- **Manglende ordninger:** Det etterlyses en **egen parkeringsordning** for torgselgere, som f.eks. tillatelse eller oblat for gratis parkering i nærheten av torget.

Forslag til løsninger

- Gratis parkering ved det gamle fengselet eller ved kasernene for **faste torgselgere**.
- En form for "**parkeringsoblat**" eller p-seddel spesielt for selgere.
- Enkle, **lavkostløsninger** for torgselgere med små marginer.
- Noen foreslår at **innkjøring til torget skal være begrenset til bestemte tider** (f.eks. 10–15) for å unngå trafikkstopp.

3. Økonomiske hensyn og konsekvenser

- Flere respondenter peker på at **dyre parkeringsavgifter rammer næringslivet** og torgaktiviteten. Det blir færre gjester, og flere selgere vurderer å slutte.
- Mange eldre og folk med nedsatt mobilitet **klarer ikke å gå lange avstander**, og mister dermed muligheten til å besøke Gamlebyen.
- Økte satser (f.eks. rød sone, 85 kr/t) blir oppfattet som **avskrekkende for besøkende**.

4. Behov fra fastboende og ansatte

- Beboere ønsker å **kunne godkjenne gjesteparkering** for familie og venner via kvoteordninger.
- Ansatte og næringsdrivende føler at de **betaler uforholdsmessig mye i sommerhalvåret**, og at det mangler en tilpasset løsning for dem.
- Noen nevner at **beboerparkering er for vanskelig**, og at vaktene er for strenge på bøter (dårlig vertskap).

5. Tillit og involvering

- Enkelte uttrykker frustrasjon over at **innspill ikke tas til følge**, og at tiltak gjennomføres uten god dialog med handelsforening eller gårdeiere.
- Det etterlyses **bedre statistikk og dokumentasjon** før avgiftsendringer innføres.

Oppsummering

Torgselgere ønsker:

- Gratis/lav pris på parkering
- Kort avstand til plassene
- Egen ordning eller oblat

Innbyggere og næringsdrivende ønsker:

- Bedre skiltning og løsninger for kveldsbruk
- Redusert pris eller gratis parkering etter kl. 18
- At kommunen tar hensyn til næringslivets og beboernes behov før nye tiltak settes i verk

Felles forslag inkluderer:

- Parkeringsoblat for torgselgere og ansatte
- Digital info om tilgjengelige plasser
- Bedre koordinering og informasjon

Gamlebyen Fredrikstad 5. mai 2025

SP1 Er du beboer og/eller næringsdrivende i Gamlebyen

Besvart: 88 Hoppet over: 1

 Oops!, something went wrong displaying your summary chart.

SVARVALG	SVAR	
Beboer	29.55%	26
Næringsdrivende	27.27%	24
Beboer og næringsdrivende	5.68%	5
Torgselger	37.50%	33
TOTALT		88

SP2 Bør avgift for parkering økes ut over sats (til 85,-) for rød sone i perioden med flest besøkende til Gamlebyen? For eksempel fra 1.juli til 15.august?

Besvart: 88 Hoppet over: 1

⚠️ Oops!, something went wrong displaying your summary chart.

SVARVALG	SVAR	
Ja	10.23%	9
Nei	84.09%	74
Vet ikke	5.68%	5
TOTALT		88

SP3 Bør ordning med skifte mellom grønn og rød sone (1. mai - 30. september) i Gamlebyen videreføres slik det er fattet vedtak fra vegvesenet?

Besvart: 87 Hoppet over: 2

⚠️ Oops!, something went wrong displaying your summary chart.

SVARVALG	SVAR	
Ja	19.54%	17
Nei	48.28%	42
Ja, men bare fra 1. juli til 15. august	24.14%	21
Vet ikke	8.05%	7
TOTALT		87

SP4 Andre kommentarer i forhold til begrensning av parkering i Gamlebyen?

Besvart: 42 Hoppet over: 47

Fredrikstad kommune

Enkel evaluering av tiltak for å begrense bilbruk i Gamlebyen sommeren 2024.

Teknisk forvaltning

1)

Bør avgift for parkering økes ut over sats for rød sone i perioden med flest besøkende til Gamlebyen? For eksempel fra 1.juli til 15.august?

Svar LSU :

Nei. I utgangspunktet bør reduksjon av trafikk gjøres på annen måte. I dag er det mange misforståelser med betalingsautomater; besøkende som får bøter for betaling på feil automat (Fredrikstad kommune/ Park Nordic).

2)

Bør ordning med skifte mellom grønn og rød sone i Gamlebyen videreføres slik det er fattet vedtak fra vegvesenet?

Svar LSU : Nei

3)

Andre kommentarer i forhold til begrensing av bilkjøring i Gamlebyen?

Lytt til innspill fra lokalmiljøet i Gamlebyen med foreninger, våre (LSU) tidligere innspill for reduksjon av trafikk inn til Gamlebyen; spesifikt bedre skilting helt fra Brohodet og se på muligheten for en «elektronisk bom» som viser tilgjengelige parkeringsplasser ved innkjørselen til Gamlebyen. Da vil det lyse rødt (fullt) om det ikke er tilgjengelig parkering, og man unngår letekjøring inn for å finne parkering som ikke er tilgjengelig. Skal man inn for å hente noe i butikk/kontor etc, kan man selvfølgelig kjøre inn og så ut etter kort tid. Og beboere kan kjøre inn til sine parkeringsmuligheter.

Fint at det er skilt med informasjon om parkering til **Gamlebyen** v/ Kongstenhallen, P1 Gamlebyen...

Bra at det er mulig for beboere å parkere på plasser som det også tas betaling for av besøkende.

Gamlebyen LSU 5. mai

Råd for personer med funksjonsnedsettelses vedtak 26.05.2025:

Råd for personer med funksjonsnedsettelses behandling 26.05.2025:



Saksnr.: 2025/54
Dokumentnr.: 4
Løpenr.: 131297/2025
Klassering: D30

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	26.05.2025	15/25
Teknisk utvalg	28.05.2025	8/25
Formannskapet	05.06.2025	
Bystyret	12.06.2025	

Forvaltningsplan Glommastien 2025–2028 - sluttbehandling

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. Forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028, jamfør vedlegg 1–3, vedtas.
2. Sammenstilling og vurdering av innspill til høringen av forvaltningsplan for Glommastien tas til orientering.

Sammendrag

Råd for personer med funksjonsnedsettelse og teknisk utvalg uttaler seg til saken.

Fredrikstad kommune har gjennom kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka – aktive liv, vedtatt å arbeide for å fremme god tilgjengelighet og et aktivt friluftsliv i nærområdene, langs kysten, elva og i marka.

Kommunen skal opprettholde og utvikle et variert friluftslivstilbud samtidig som områder med tilnærmet urørt natur ivaretas. Kommunen skal også utvikle og fremme utvalgte områder og gjøre disse mer tilgjengelige for allmenheten.

Jamfør *Planstrategi for Fredrikstad kommune 2021–2023*, er det utarbeidet forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028, som omhandler hele Glommastien med tilhørende rasteplasser i Fredrikstad kommune. Planen skal gi en overordnet oversikt over Glommastiens betydning som en viktig turvei og ferdselsåre for Fredrikstad kommunes innbyggere. Videre skal planen gi en oversikt over nødvendige vedlikeholdsbehov og ønskelige tilretteleggingsbehov.

Det anbefales at forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028 vedtas med de endringer som følger av høringen.

Vedlegg

1. Forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028
2. Sammenstilling og vurdering av innspill til høring av forvaltningsplan for Glommastien
3. Forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028 - vedlegg 1 og 2
4. Forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028 - vedlegg 3 - Informasjonsskilt Glommastien

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Teknisk utvalgssak 34/24 den 09.10.2024, Forvaltningsplan for Glommastien 2024–2027 – planforslag til høring

Saksopplysninger

Bakgrunn

Fredrikstad kommune har gjennom kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka – Aktive liv, vedtatt å arbeide for å fremme god tilgjengelighet og et aktivt friluftsliv i nærområdene, langs kysten, elva og i marka. Kommunen skal opprettholde og utvikle et variert friluftslivstilbud samtidig som områder med tilnærmet urørt natur ivaretas. Kommunen skal også utvikle og fremme utvalgte områder og gjøre disse mer tilgjengelige for allmenheten.

Fredrikstad kommune har drifts- og forvaltningsansvar for Glommastien som utgjør en viktig ferdselsåre for syklende og gående og som turvei for elvenært friluftsliv. Planen skal tilrettelegge for god og variert bruk av Glommastien og ivareta ulike hensyn til naturmangfold, opplevelsesverdier og tilgjengelighet.

Planens innhold

Forvaltningsplan for Glommastien 2025–2028 omhandler hele Glommastien med tilhørende rasteplasser i Fredrikstad kommune. Planen skal gi en overordnet oversikt over Glommastiens betydning som en viktig turvei og ferdselsåre for Fredrikstad kommunes innbyggere. Planen skal videre gi en oversikt over nødvendige vedlikeholdsbehov og ønskelige tilretteleggingsbehov.

Andre turveier, nærmiljøanlegg, skog og verneområder i tilknytning til Glommastien inngår ikke i planen. Det legges vekt på å ivareta natur- og kulturverdier i forvaltningsplanen, gjennom naturvennlige tilrettelegging. Bevaring av biologisk mangfold, tilrettelegging på naturens premisser, begrense og samle inngrep, bevare naturopplevelser, utnytte terreng og velge miljøvennlige løsninger er viktige stikkord for arbeidet med planen.

Planen har en egen tiltaksdel som viser konkrete tiltak det skal arbeides med i planperioden 2025–2028. Det er disse tiltakene som danner grunnlag for prioritering av ressursbruk. Sentrale tiltak vil være kartlegge og utbedre strekninger som er spesielt utsatt for utvasking ved flom og springflo, flere lyssatte delstrekninger, oppgradering av informasjonstavler og retningskilt, tilrettelegge flere strekninger langs elva.

Medvirkning

Medvirkning fra innbyggerne er viktig for å gjøre friluftslivsområdene og turveiene i kommunen attraktive, og tilpasset lokale ønsker og behov. Aktiv deltagelse kan også bidra til positive holdninger, mindre hærverk og større tilhørighet. Innbyggermedvirkning spiller en viktig rolle, og jevnlig tilbakemeldinger og innspill fra brukere av Glommastien legges til grunn for de foreslåtte tiltakene. Videre har alle lokalsamfunnsutvalgene fått mulighet til å gi innspill til utkast til planen i forkant av høringen. Det kom inn totalt ni innspill i høringen av forvaltningsplan for Glommastien. Innspillene kom fra både privatpersoner, fylkeskommune og interesseorganisasjoner. Innspillene er sammenstilt og vurdert i vedlegg 2. Forvaltningsplanen er oppdatert etter innspillene.

Relevante bestemmelser

Forvaltningsplanen for Glommastien omfattes av en rekke lover og bestemmelser; herunder Plan- og bygningsloven, Naturmangfoldloven, Friluftsloven, Vegloven, Kulturminneloven, Forurensningsloven og Vannressursloven. I tillegg kommer bestemmelser og retningslinjer gitt i Fredrikstad kommunes overordnede planverk.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Det er knyttet natur- og friluftslivsinteresser til Glommastien. Glommastiens verdi for elvenært friluftsliv, som ferdselsåre for gående og syklende, folkehelse og levekår er betydelig. Verdien av en sammenhengende offentlig tilgjengelig turvei langs Glomma er betydelig for Fredrikstad kommunes befolkning og tilreisende til kommunen.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Tiltakene i forvaltningsplanen omfatter både drifts- og investeringstiltak. Gjennomføring av planens forslag til tiltak i planperioden har en investeringsramme på mellom 3 og 5 millioner, avhengig av tiltakenes omfang og fremdrift.

Finansiering av tiltakene må vurderes som del av den årlige prosessen med budsjett og økonomiplan. Med bakgrunn i planen har Fredrikstad kommune mulighet til å søke om statlige og fylkeskommunale tilskudd, spillemidler og annen finansiering til utvikling og tilrettelegging. Andre tiltak vil kunne inngå som en del av driften.

En oppgradering/utbedring av eksisterende traseer vil kunne redusere driftskostnadene. Nye tiltak og økt bruksfrekvens vil samtidig kunne gi noe økning i utgifter til drift og vedlikehold.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

Turveier som Glommastien er et viktig element i Fredrikstad kommunes attraktivitet som kommune for både dagens og fremtidig befolkning.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Tilretteleggingstiltak skal i størst mulig grad skjerme viktige naturverdier samtidig som det stimulerer til fritidsaktivitet. Naturverdiene langs deler av Glommastien er betydelige. Informasjon, tilgjengelighet og oppmerksomhet om naturverdier kan bidra til større oppmerksomhet om temaet natur og miljø.

Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant.

Vurdering

Kommuneplanens samfunnsdel vektlegger at Fredrikstad skal være en grønn by og at alle skal bo i rause og aktive lokalsamfunn. Dette skal oppnås ved å sikre og ivareta grønne korridorer fra elva til marka, et bynært friluftsliv og sammenhengende turmuligheter langs elv og kyst. Kunnskapen om, og hensynet til, naturmangfoldet skal styrkes og markagrensen skal ivaretas.

Forvaltningsplan for Glommastien har til hensikt å støtte oppunder de sentrale målsettingene i kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka – Aktive liv. Ved å sikre en helhetlig planlegging, forvaltning og drift av Glommastien vil dette bidra til aktive og gode liv for byens innbyggere.

Alternative løsninger

Utarbeidelse av en forvaltningsplan for Glommastien er vedtatt i Fredrikstad kommunes planstrategi. Dersom planen ikke vedtas kan det begrense mulighetene for å søke statlige og fylkeskommunale tilskudd til tiltak på området.

Konklusjon

Glommastien har stor verdi for Fredrikstadsamfunnet som ferdselsåre og bilfri mobilitet, som aktivitets- og treningsområde og for turer, rekreasjon og friluftsliv.

Kommunedirektøren anbefaler at forvaltningsplanen for Glommastien 2025–2028 vedtas med de endringer som følger av høringen.



Forvaltningsplan Glommastien 2025-2028

Forord

Fredrikstad kommune skal arbeide for å sikre et bynært friluftsliv og sammenhengende ferdselsmuligheter langs elv og kyst. Vi skal arbeide for å opprettholde og utvikle grønne korridorer fra elva til marka, og opprettholde og tydeliggjøre markagrensen. I tillegg skal vi arbeide for å fremme god tilgjengelighet og et aktivt friluftsliv i nærområdene, langs kysten og i marka. Dette er forankret i kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt 26. april 2018) og i kommunedelplan idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka (Fredrikstad kommune, 2019).

Fredrikstad kommune har drift- og tilsynsansvar for mange turstier og naturområder som utgjør viktige områder for friluftsliv og fysisk aktivitet.

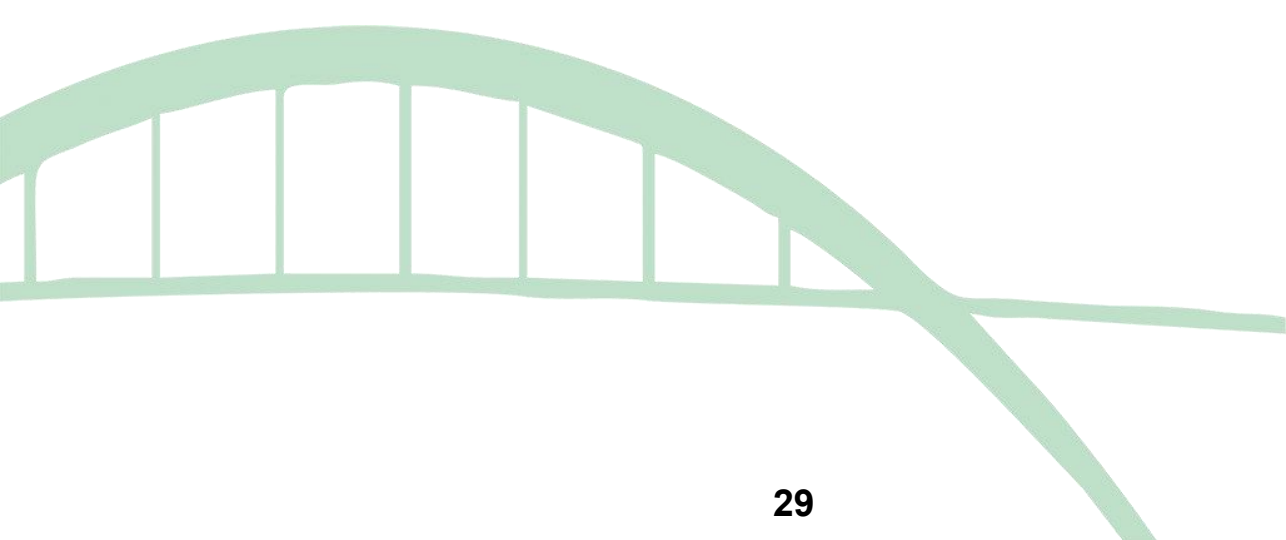
Denne forvaltningsplanen omhandler Glommastien som forvaltes av Fredrikstad kommune.

Glommastiprosjektet ble startet opp som et samarbeidsprosjekt mellom kommunene langs elva fra Sarpsborg til Kråkerøy og fylkesmannens miljøvernavdeling. Stien var i sin tid et pilotprosjekt på landsbasis og sett på som Nedre Glomma-regionens viktigste miljøutfordring og miljøsatsing på 1990-tallet. Elvekanten skulle gjøres tilgjengelig gjennom opprydding og bevaring av gjenværende natur og kulturminner, og samtidig gi en unik rekreasjonsmulighet langs Glomma. Stien skulle dessuten ha en viktig funksjon som ferdselsåre for syklende og gående i områder uten biler og eksos. Nåværende Glommasti var ferdig etablert på midten av 1990-tallet.

Prinsipper for naturvennlig tilrettelegging skal være retningsgivende for forvaltning av Glommastien. Disse er forankret i kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka.

Forvaltningsplanen er utarbeidet som et svar på behovet for en samlet overordnet forvaltning av Glommastien. Planen gir en oversikt over stien med henblikk på viktige verdier, utfordringer og mål. I tillegg inneholder planen konkrete tiltak for å bevare og skjøtte Glommastien i tråd med dagens og fremtidig bruk. Tiltak etter denne forvaltningsplanen er i hovedsak ordinære drifts- og vedlikeholdstiltak, i tillegg vil planen skissere mulig fremtidige grep for å sikre god forvaltning av Glommastien og tilgrensende områder.

Planen har som mål å opprettholde og utvikle Glommastien i Fredrikstad kommune. Vi skal ivareta områder med tilnærmet «urørt» natur, og vi skal utvikle og fremme utvalgte friluftslivsområder, og gjøre disse mer tilgjengelig for allmennheten.



Ordliste

Trasé defineres i denne sammenheng som en korridor i terrenget for både foreslåtte, planlagte og eksisterende ferdselsårer og turruter. En trasé har en definert start og slutt punkt.

Ferdselsårer er traséer for ferdsel som er synlige i terrenget i den sesongen som er aktuell for bruk, og leder for ferdsel på vann og over breer.

Turvei er en opparbeidet og sammenhengende ferdselsåre med jevnt og fast toppdekke i minst 1,2 m bredde.

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Det er i tråd med definisjonen som legges til grunn i Stortingsmelding 18 (2015-16) Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet.

Friluftslivsområder er områder i og ved naturområder hvor det i varierende grad er tilrettelagt for opphold, friluftsliv og aktivitet. Enkle anlegg med natur, tregrupper, gress, benker mm.

Skjøtsel og drift Vi skiller i denne planen mellom løpende driftsoppgaver, og mer omfattende driftsoppgaver med lengre intervall. Løpende driftsoppgaver er oppgaver som gjøres årlig, dette omfatter rydding, vasking, tilsyn, gressklipping mm. Større driftsoppgaver utføres gjerne med ett eller flere års mellomrom og kan være beisning av krakker, grusing av rasteplasser eller renovering av installasjoner. Skjøtsel inngår som en del av driften og har fokus på å opprettholde eller oppnå en bestemt natur- eller kulturtilstand på Glommastien.

Naturmangfold Biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold.

Naturtype Et ensartet, avgrenset område i naturen som omfatter plante-, sopp- og dyrelivet og tilhørende miljøfaktorer.

Innhold

Forord	2
Ordliste	3
1. Om planen	5
1.1 Foreslåtte tiltak i planperioden 2024-2027	6
1.2 Organisering og medvirkning	7
2. Glommastien blir til	8
2.1 Bynært friluftsliv og viktig ferdselsåre	9
2.2 Naturmangfold langs Glommastien	11
2.3 Glommastien- et blågrønt alternativ for syklende	12
3. Naturvennlig tilrettelegging	13
3.1 Samle inngrepene	13
3.2 Balanse mellom områder med og uten tilrettelegging	14
3.3 Hensyn til natur- og kulturverdier	15
3.4 Universell utforming	15
3.5 Vurder alternative virkemidler	15
4. Forvaltning og drift av Glommastien	16
4.1 Drift og vedlikehold av stidekke	16
4.2 Skjøtsel av kantsoner langs stien	16
4.3 Rasteplasser	17
4.4 Belysning	18
4.2 Bruer og brygger	18
4.6 Renovasjon	19
4.7 Skilting og informasjonstavler	19
4.8 Frivillige	20
5. Referanser	21

1 Om planen

Hensikten med planen er å gi en overordnet oversikt over Glommastiens betydning som en viktig turvei og ferdselsåre for Fredrikstad kommunes innbyggere. Planen skal gi en oversikt over sentrale verdier av turveien og nødvendige vedlikeholds- og ønskelige tilretteleggingsbehov.

Glommastien strekker seg 3 mil langs Glommas vest- og østbredde med byferga som koblingspunkt mellom Lisleby-Sellebakk og Gamlebyen- sentrum. Glommastien er i dag en viktig ferdselsåre for syklende og gående til og fra jobb i kommunen i tillegg til å være en nær og kjær turvei for en stor andel av befolkningen.

Glommastien har utviklet seg til å bli et folkekjært tilskudd til Fredrikstads mange vakre og flotte grøntområder, parker og turstier. Gjennom kartlegging og verdisettingen av friluftslivsområdene er Glommastien i dag kartlagt som 'svært viktig'. I tillegg er flere av naturområdene stien går gjennom kartlagt som 'svært viktig' og 'viktige' friluftslivsområder.

Tilrettelegging av nye områder for å sikre flere tilgang til lavterskel friluftsliv er en viktig prioritet i kommuneplanens samfunnsdel. Samtidig er det avgjørende å forvalte *allerede* opparbeidede turveier, som Glommastien, på en måte som både opprettholder men også øker standarden slik at flere får bedre tilgang til denne verdifulle måten å komme seg ut og i aktivitet på. Glommastien går gjennom og ved nærområder som gir høy bruksintensitet og mange ulike brukergrupper. Dette fordrer godt vedlikehold av både stidekke, kantsoner, rasteplasser, benker og skilter langs turstien.

Glommastien går gjennom områder med svært ulik karakter. For å sikre de unike verdiene langs glommastien er det også viktig å verne om de ulike områdenes særegne kvalitet som gir brukerne av stien den helt spesielle turopplevelsen.

Godt vedlikehold og bevaring av turstier som Glommastien kan bidra til å nå kommunens målsetninger om nullvekst i personbiltrafikken ved å gjøre det attraktivt for syklende og gående til og fra jobb.

I et fremtidsperspektiv handler det om å ta vare på det lokale, ta vare på «det lille» som gjør Fredrikstad til den flotte byen den er.

Planen tar utgangspunkt i nasjonale føringer og kommunale planer som gir overordnede retningslinjer for friluftsliv og arealbruk. Tilrettelegging for friluftsliv skal inngå i et helhetlig planarbeid.

OVERORDNEDE MÅL FOR GLOMMASTIEN

Glommastien skal holde god standard på alle strekninger

Glommastien skal være godt tilpasset gående, rullestolbrukere og syklende

Glommastien skal gi mulighet for verdifulle natur- og friluftslivsopplevelser

Glommastien skal være spesielt egnet som ferdselsåre til og fra jobb og for fritidsreiser.

1.1 Foreslåtte tiltak i planperioden 2025-2028

NAVN PÅ TILTAK	BESKRIVELSE	ESTIMERT KOSTNAD PER ÅR	ÅR
Klimatilpasning	Kartlegge og utbedre strekninger som er spesielt utsatt for utvasking ved flom og springflo	300 000	2025-26
Biologisk mangfold langs stien	Vurdere tidspunkt for kantklipp/skjøtsel for tilrettelegging for økt biologisk mangfold langs Glommastien	Løses internt	Løpende
Belysning	Starte opp arbeid med belysning på flere strekninger (Sellebakk-Torp, Årum) (finansiering gjennom byvekstmidler)	2 500 000	2025-26
Nye traseer	Videreføre arbeidet med å etablere grunneiertyllatelser og tilrettelegge flere strekninger langs elva for å forbedre sammenhengen på Glommastien	750 000	Løpende

Skilt og infotavler	Oppgradere informasjonstavler og skilt langs stien (delvis finansiert gjennom byvekstmidler)	500 000	2024-25
Utbedringer	Kartlegge behov og utbedre stidekke og kantsoner ved behov mellom Cicignon fergeleie og Haugegropa og Gamlebyen-Sellebakk	200 000	2025
	Utbedre rekkverk på utvalgte strekninger (eksempelvis ved Lisleby)		
Oppgradering brygger og bruer	Ved behov Eksempelvis Hauge brygge	1 200 000	2025-28
Fornyelse av benker og benkebord	Ved behov		2025-28
Universell utforming	Identifisere og prioritere områder for å bedre tilgjengeligheten og redusere barrierer. Søke tilskudd til tiltak gjennom ordningen <i>God og trygg tilgang til naturen</i>	300 000	2025-28

1.2 Organisering og medvirkning

Innbyggermedvirkning er viktig for å sikre at tiltakene fremmer et aktivt friluftsliv i lokalmiljøet. Det har vært viktig å innhente innspill fra lokalsamfunnsutvalgene for å forankre forvaltningsplanene lokalt, og sikre at flest mulig i lokalsamfunnet har eierskap til friluftslivsområdene i Fredrikstad.

2 Glommastien blir til

Etter at sagbruksprivilegiene ble opphevet i 1860 vokste det frem industri på begge sider av Glomma. De naturgitte forutsetningene gav grunnlag for mange sagbruk og teglverk i området. Sagbrukene hadde god tilgang på tømmer som ble fløtet på elva og teglverkene utnyttet naturlige forekomster av leire. Flis (restavfall) fra sagbrukene ble brukt som brensel i teglovnene.

Ferdigvarer fra trelast og teglverkene ble lastet på seilskuter. Etter hvert som veinettet ble bygget ut opphørte fløting av tømmer, og industrien slet med å tilpasse seg nye produksjonsteknikker. I dag er det bare rester igjen av de historiske teglverkene og sagbrukene langs Glommastien.

Narnte teglverk (Capjon-verket) 1898-1978. Dette var et av de største og mest moderne teglverkene. I dag er Narnteskogen en grønn oase til glede for lokalsamfunnet og andre turgåere og syklistar her. Foto: teglverk.no



Store deler av det gamle sammenhengende industriområdet var fra midten av 1900 frem til 1991 i forfall. Området var preget av rester fra gammel industri, og avfallsdumping.

Glommastiprosjektet ble startet opp som et samarbeidsprosjekt mellom kommunene langs elva fra Sarpsborg til Kråkerøy og datidens Fylkesmannens miljøvern avdeling. Stien var i sin tid et pilotprosjekt på landsbasis, og ble sett på som Nedre Glomma-regionens viktigste miljøsatsing på 1990-tallet.

Kostnaden var beregnet til ca. 22 millioner, i tillegg kom tiltak i regi av Statens Vegvesen (Rolvssøysund bro) og støtteordninger til arbeidsmarkedstiltak.

Hensikten med prosjektet var flersidig. Elvekanten skulle gjøres tilgjengelig gjennom opprydding og bevaring av gjenværende natur og kulturminner, og gi en unik rekreasjonsmulighet langs Glomma. Stien skulle dessuten ha en viktig funksjon som blågrønn ferdselsåre for syklende og gående.

Nåværende Glommasti var ferdig etablert på midten av 1990-tallet.

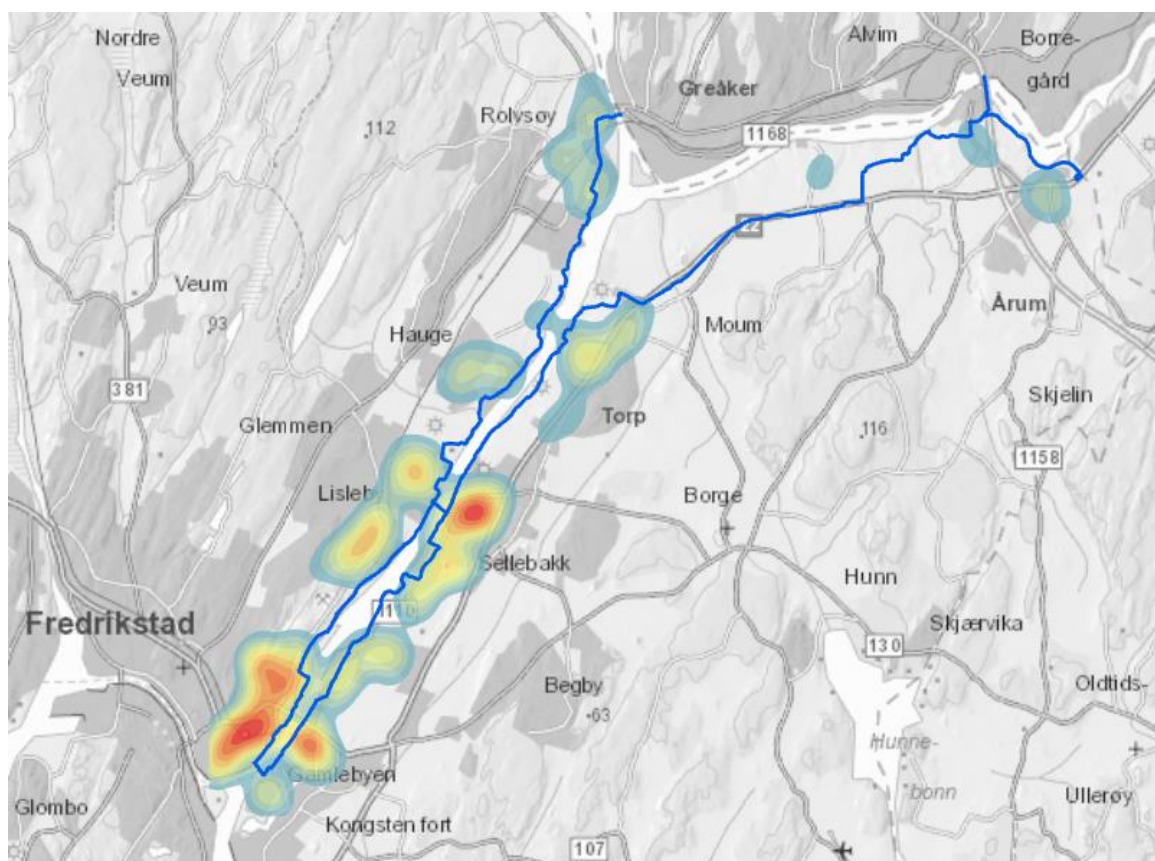
Stien er i dag i god stand og har flere gode rasteplasser, benker og bålplasser. I dag har Glommastien lys mellom Sellebakk/Gamlebyen og Lisleby/sentrum, noe som gjør stien mer attraktiv og anvendelig for flere gjennom større deler av dagen, og året.

2.1 Bynært friluftsliv og viktig ferdselsåre

Elvene, kysten og de bynære markaområdene gir Fredrikstad kommune et flott utgangspunkt for å tilrettelegge for gode rekreasjonsområder.

Hele 61 prosent i Norge oppgir at fysisk aktivitet i naturen og nærmiljøet er den formen for fysisk aktivitet de kunne tenke seg å gjøre mer av i fremtiden (meld.St.18 2015-2016). Fredrikstadfolk ligger godt på linje med befolkningen ellers. Egenorganisert fysisk aktivitet som friluftsliv engasjerer også ofte grupper som den organiserte idretten ikke når, og friluftslivsaktiviteter har en jevnere fordeling i deltakelse i befolkningen.

Nærhet til grønne turområder spiller en viktig rolle i hvor aktive man er. Å sørge for god tilgang til parker, grønne arealer, områder for lek, rekreasjon og fysisk aktivitet, samt sosiale møteplasser i nærheten av der folk bor blir viktigere og viktigere med hensyn til økt fortetting og fokus på folkehelse. Friluftslivets viktigste verdi og kjerne finnes nettopp i samspillet mellom fysisk aktivitet og naturopplevelser. Hver for seg har de en klar helsefremmende verdi, men samhandlingen mellom aktivitet og naturopplevelsen gir en klar økt gevinst for fysisk og psykisk helse. Lett tilgang til friluftslivsområder både innenfor og utenfor byer og tettsteder er avgjørende for å opprettholde og øke friluftslivsdeltakelsen.



Kartet viser Glommastien og befolkningskonsentrasjoner. Varmere farge indikerer større befolkningstetthet.

Deltakelsen i friluftsliv er nært knyttet til tilgjengeligheten til attraktive turområder, ikke minst markaområder og grønnstrukturen i byer og tettsteder. Når gangavstanden til friluftslivsområdene øker utover ti minutter, synker bruken av områdene. Undersøkelser viser at det fra bolig eller oppholdssted ikke bør være lenger enn 200 meter til små grønne områder og 500 meter til større grønne områder, for at områdene skal få funksjon som friluftslivsområde for beboerne i hverdagen (Meld. St. 18 2015–2016). 14 426 mennesker, eller omtrent 18 prosent av Fredrikstad kommunes befolkning bor mindre enn 500 meter unna Glommastien, noe som illustrerer Glommastiens betydning som nærturvei. Fergekoblingen mellom Sellebakk og Lisleby muliggjør også rundløyper langs Glommastien, noe som er attraktivt for turisme, treningsturer, lufteturer og jobbreiser.

2.2 Naturmangfold langs Glommastien

Selv om Glommas bredder har fungert, og fungerer fortsatt, som viktige områder for industri finnes det flotte og mangfoldige naturområder langs elva og Glommastien. Disse grønne lungene er spesielt viktig at vi tar vare på og bevarer for kommende generasjoner av turglade folk i Fredrikstad.

De grønne områdene langs Glommastien beriker ikke bare turopplevelsen til folk; trær, busker og planter langs vassdrag er også viktige landskapselement som gir næring til elva og skaper skjul og skygge for fisk, fugl og insekter. De er vandringskorridorer for vilt, de filtrerer næringssalter og er verdifulle grøntelementer som binder grøntområder sammen. Trær og busker langs vassdrag har også en viktig stabiliserende funksjon som hindrer erosjon og reduserer effekt av flom. Dette er funksjoner som er spesielt viktige i et endret klima med mer flom og nedbør.

I de grønne områdene langs Glomma er det svært viktig flommarkskog, for eksempel gråorheggeskog. Oppmerksomhet på dette kan gi nye opplevelsesverdier langs Glommastien.



Fuktigheten og tetthet av trær i ulike livsstadier langs Glomma gir gode vekstvilkår for spennende samfunn av sopp og insekter. Et oppmerksomt blikk på naturen kan gi nye opplevelser langs Glommastien.

Det er or- askeskog med betydelig innslag av andre lauvtrær langs flere bekkesig. Flere områder består av et helt unikt og sjeldent høyt antall gamle bøk, mye død ved som gir liv til sjeldne sopp- og insektarter, og frodig elvekantvegetasjon.

Mange av artene som lever i slik skog er tilpasset oversvømmelse og flom, og det blir ofte et stort mangfold av insekter og smådyr i det fuktige strøfallet og flommaterialet som samler seg opp i slike områder.

Glommastien skal være tilpasset disse flomperiodene for å tåle belastningen, og for å ivareta de naturlige elveprosessene.

Noen av disse naturområdene må også ses i sammenheng med tilsvarende områder på andre siden av elva. Denne sammenhengen er spesielt viktig å bevare. Et eksempel på en slik sammenheng er Narnteskogen på østsiden og Lislebystranda på vestsiden av elva. Disse områdene rammer inn elva og industriområdene langs den og gir et frodig og grønt landskapsbilde, og samtidig et hjem til utallige arter som er avhengig av disse områdene for å leve.

De grønne områdene langs Glommastien tilfører reiseveien på sykkel eller ettermiddagsturen en helt egen opplevelsverdi. Nærheten til naturen og elvekanten er trolig en viktig grunn til at mange velger denne veien til jobb og rekreasjon.

2.3 Glommastien- et blågrønt alternativ for syklende

Glommastien utgjør en viktig bynær ferdselsåre for både syklende og gående til og fra jobb i kommunen. Siden Glommastien ligger langs elva gir den muligheter for blågrønne opplevelser langs veien for syklende i kommunen.

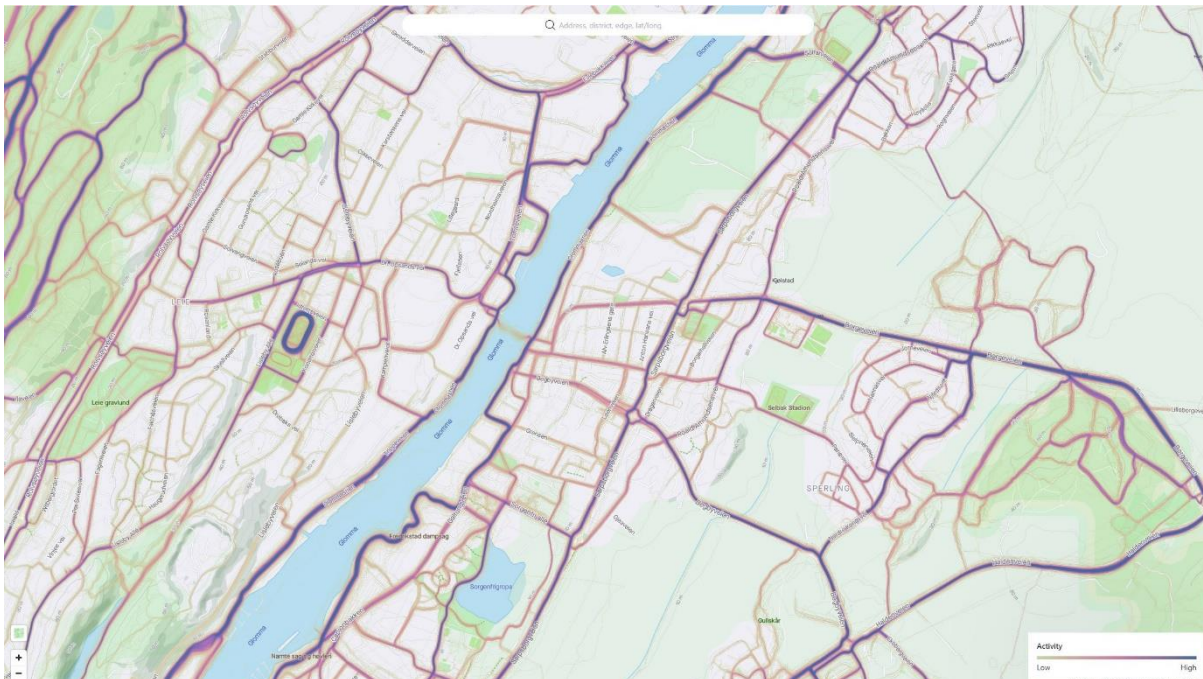
Glommastien betraktes primært som en tursykelrute, men deler av den følger hovedsykkelveinettet. Etter at det ble ferge over elva fra Sellebakk til Lisleby brukes strekningen fra fergestedet på Lisleby til fergested på Cicignon som transportvei av mange. Glommastien er kjent blant ivrige syklister og finnes blant annet på Syklistenes landsforbunds topp 10 liste over flotte sykkelruter.

Nasjonal sykkelrute nr 1 og 7 og Eurovelo rute 3 og 12 følger Glommastien på strekningen fra Moum til fergeleiet i Gamlebyen. Dette er skiltede sykkelruter rundt i Norge og Europa som brukes av sykkelturister på lengre turer. Strekningen på Glommastien er en fin variasjon på disse rutene som ellers følger mange veier med blandet trafikk.

Glommastien er populær blant mange som bruker sykkel til trening. Fin natur, adskilt fra biltrafikk og sammenhengende trase gjør den til et flott alternativ for de som ikke er komfortable med sykkeltraining langs trafikkerte veier.

I 2023 er det satt av belønningsmidler i Bypakka til å lage skiltplan og skilte Glommastien. Dette gjøres i samarbeid med Sarpsborg kommune for å sikre helhetlig skilting på hele Glommastien.

Hensynsfull bruk av stien, både av gående og syklende er et viktig utgangspunkt for bruken i dag og i fremtiden.



Utsnitt fra Strava (internettjeneste for sporing av fysisk trening. Tjenesten brukes mest til sykling og løping). Mørk strek viser hyppig aktivitet

3 Naturvennlig tilrettelegging

Prinsipper for naturvennlig tilrettelegging er omhandlet i veilederen «Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv» utarbeidet av Miljødirektoratet samt DNTs Merkehåndboka. Naturvennlig tilrettelegging handler om fysisk tilrettelegging for friluftsliv. Formålet er å fremme økt friluftslivsaktivitet gjennom naturvennlig, fysisk tilrettelegging som kan minske barrierene og stimulere til økt deltagelse i friluftsliv. Tilretteleggingen skal unngå å forringe friluftslivsopplevelsen og best mulig ivareta områdets natur- og kulturminneverdier. Naturvennlig tilrettelegging handler også om helhetlig planlegging som innebærer blant annet at friluftsliv skal være forankret i kommunens areal- og samfunnsplanlegging (Miljødirektoratet, 2019).

Ved opparbeiding av nye rasteplasser og/eller traseer av Glommastien skal prinsipper for naturvennlig tilrettelegging følges samtidig som den etablerte standarden på Glommastien ivaretas.

3.1 Samle inngrepene

For å ivareta natur- og kulturverdier, og skape gode møte- og aktivitetsplasser er det viktig å samle inngrepene.

God tilrettelegging kan innebære enkle, naturvennlige installasjoner som stimulerer til friluftslivsaktivitet. Uavhengig av opparbeidelsesgrad bør skjemmende og dominerende plassering av tiltak i landskapet unngås.

Eksempler på fysiske tilretteleggingstiltak langs Glommastien:

- Sjøppelstativer
- Benker/bord
- Bål-/grillplasser
- Brygge/brygggesti
- Bro/gangbro
- Trapp
- Gapahuk/lavvo
- Informasjonsskilt/tavle
- Rydding av vegetasjon

3.2 Balanse mellom områder med og uten tilrettelegging

I kommunedelplan idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka, går det frem at et variert friluftslivstilbud er en viktig del av kommunens folkehelsearbeid og brukes som virkemiddel for å styrke folkehelsen. Kommunen har en målsetting om at alle som bor i Fredrikstad skal ha mulighet til å utøve en aktivitet ut fra egne interesser, fysiske og sosiale forutsetninger, livssituasjon og ressurser.

Ulikt terreng og naturtyper, variasjoner mellom åpne og lukkede landskap, ulike farger, lukter, lyd og lys, er en del av opplevelseskvalitetene som vi oppsøker gjennom friluftslivet. Ved tilrettelegging for fysisk aktivitet og friluftsliv skal man være bevisst de ulike naturkvalitetene og på den måten ta hensyn til viktig natur, men også tilrettelegge for gode opplevelser av naturen.

For å tilrettelegge for utøvelse av friluftsliv på en naturvennlig måte må man planlegge godt, hente inn kunnskap om det biologiske mangfoldet, begrense inngrepene, samle inngrepene, bevare variasjonene i landskapet, bevare naturopplevelsene, utnytte det naturlige terrenget, satse på nærmiljøet og velge naturvennlig materialer

3.3 Hensyn til natur- og kulturverdier

Friluftslivsforvaltning rommer et bredt spekter av tilretteleggingstiltak for å fremme allmennhetens tilgang til natur. Tilretteleggingstiltak skal være i tråd med friluftslivsformålet og samtidig ivareta naturmangfoldet på en god måte.

I forbindelse med vegetasjon som er sårbar for slitasje, vil kanalisering av ferdsel være et godt tilretteleggingstiltak for å beskytte naturen fremfor å sette opp forbudsskilt. Det er viktig å beholde den opprinnelige vegetasjonen for å bevare et variert og spennende naturområde. Det bør i hovedsak legges opp til at naturen etablerer seg rundt nye stier. Leplanting og tilsåing bør bestå av stedegne arter (Kommunedelplan for naturmangfold i Fredrikstad, 2018).

Kulturminner og kulturhistorie skal i større grad brukes som motivasjonsfaktor og opplevelsesressurs i friluftsliv. Dette innebærer blant annet at det skal bli økt fokus på synliggjøring og formidling av kulturminner og kulturhistorie i friluftslivsområdene.

Langs Glommastien er det flere synlige rester etter de store sagbrukene, disse skaper en nærhet til fortiden som både er lærerik og fascinerende og for mange tilfører dette turen på Glommastien ekstra verdi. Flere steder kan man også se store mengder teglstein både i grunnen og langs elvekanten. Langs Glommastien er det satt ut historiske skilt som forteller om industri- og kulturhistorien som befinner seg langs stien og innimellom naturverdiene. Disse skiltene tilfører en egen kvalitet og bidrar til økt opplevelsesverdi langs stien.

3.4 Universell utforming

Universell utforming skal vurderes for å gjøre friluftslivsområdet best mulig tilgjengelig for flest mulig. Universell utforming er å utforme produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming.

Universell utforming skal alltid vurderes i sammenheng med naturen og opplevelseskvaliteten for dem som allerede bruker området. Både de fysiske tiltakene, og den eventuelt økte bruken de medfører, bidrar til å endre opplevelsen av området.

Glommastien er opparbeidet med et jevnt og fast toppdekke i minimum 1,2 m bredde. Glommastiens bredde og underlag skal fungere godt for rullestoler, vogner og sykler. Det er skissert tiltak på Glommastien og tilhørende rasteplasser med mål om å senke barrierer og øke tilgjengeligheten.

3.5 Vurder alternative virkemidler

Alternative virkemidler er tiltak som kan erstatte eller redusere behovet for fysisk tilrettelegging. Bruk av nettsted, kart eller apper kan redusere behovet for informasjonsskilt i naturen er eksempler på dette. Ved behov for mer eller annen informasjon langs Glommastien kan alternativer til fysiske installasjoner vurderes.

4 Forvaltning og drift av Glommastien

Fredrikstad kommune har forvaltnings- og driftsansvar for en rekke naturområder som er definert som spesielt viktige områder for friluftsliv. Friluftslivsområdene og turstiene finnes i skog, bymark, langs kysten og i skjærgården. Glommastien er innarbeidet i kommuneplanen med arealformål LNF-områder med hensynsone friluftsliv. Glommastien har status som turvei og er ikke klassifisert som gang- og sykkelvei.

Glommastien driftes og vedlikeholdes som en turvei noe som blant annet innebærer at Glommastien primært ikke brøytes eller strøs på vinteren. Av hensyn til de mange brukerne på særlig de sentrumsnære strekningene prioriteres for øvrig brøyting og strøing etter kapasitet. Arbeidet i dette tilfellet utføres med mindre maskiner tilpasset turveistandarden.

Driftsoppgaver skiller mellom løpende driftsoppgaver og større, mer omfattende driftsoppgaver. Kantklipping, tilsyn med rasteplasser, tilsyn med stidekket og tømning av søppeldunker er noen av de mest vanlige løpende driftsoppgavene for Glommastien.

4.1 Drift og vedlikehold av stidekke

Med sine tre mil gjennom svært ulike områder er vedlikehold av både stidekke og kantsoner svært viktig for å ivareta stien og brukerne.

Ved vedlikehold skal arbeidet utføres med tilpasset utstyr, og med beskrevne materialvalg i henhold til normaler for utomhusanlegg. Ved reparasjoner må grus planeres / vales (komprimeres) for at massene skal ligge stabilt slik at topplaget tåler overvann, regnskyll og trykket av sykkeldekk, uten at det renner av eller blir dype spor. Det er også viktig at opprinnelig stibredde beholdes og at sideterrenget gis en myk, avrundet og mest mulig naturlig tilslutning til uberørt terreng.

Glommastien er tidvis utsatt for skader på grunn av påvirkninger fra høyvann og mye nedbør. Utvasking av stidekket forekommer særlig om vinteren hvis det ikke er tele i de øvre lagene av stien. Heving av stien og drenerør for å lede vannet er avbøtende tiltak som er gjort på flere strekninger. Det vil trolig være behov for å sette inn tiltak på flere strekninger i de kommende årene på grunn av økte nedbørsmengder som følge av klimaendringer.

4.2 Skjøtsel av kantsoner langs stien

Glommastien går gjennom naturområder og skal ha et preg av dette. For å sikre fremkommelighet ryddes det i en bredde på ca. en meter på hver side en/to ganger årlig. I tillegg ryddes nedblåste trær fra stien ved behov. Trær skal legges igjen i terrenget slik at de kan brytes ned naturlig av sopp og insekter.

Trær som henger over Glommastien og er i fare for å falle ned skal vurderes felt av sikkerhetsmessige hensyn.

Felling av trær og beskjeringsarbeider skal av hensyn til fuglelivet forsøkes lagt utenom hekkesesongen.

4.3 Rasteplasser

Det er opparbeidet rasteplasser med bål plasser/grill på flere plasser langs Glommastien. Eksempelvis ved Lislebystranda, Haugegropa, Walle bruk og Årum.

STED	TILRETTELEGG.	RENOVASJON	OMRÅDE
FISKEPLASS ÅRUM	BORD BENKER BÅLPASS	1 STK MR.FILL	ÅRUM
DOMBERGODDEN	BORD BENKER INFOSKILT		ÅRUM
V. ROALD AMUNDSSENS MINNE	BORD BENKER		ÅRUM/SUNDLØKKA
TORP BRUK	BORD BENKER		TORP BRUK
TORP	BORD BENKER		TORP
TORP BÅTHAVN	GAPAHUK OG GRILLPLASS		TORP
SELLEBAKK	BORD BENKER		SELLEBAKK
NABBETORP RASTEPLASS/ SKAKKELØKA	BORD BENKER BÅLPASS FISKEBRYGGE INFOSKILT	2 STK SØPPELDUNK TØMMES ETTER AVTALE	NABBETORP NABBETORP LSU
LISLEBYSTRANDA	BORD BENKER INFOSKILT	1 SØPPELDUNK TØMMES ETTER AVTALE	LISLEBY
HAUGEGRIPA	BORD BENKER		ROLVSØY/HAUGE
OMBERG	BORD BENKER		
WALLE BRUK	BORD BENKER BÅLPASS		ROLVSØY

På rasteplassene er det tilsyn to-tre ganger i løpet av en sesong og rydding ved behov. Større, men mindre hyppige driftsoppgaver omfatter beising av krakker, rensking av underlag, oppgradering av skilter mm.

På rasteplassene er det gruset opp og satt ut benkebord, det kan også være lagt opp til enkel grilling. Langs stien er det satt ut noen enkle benker.

I tillegg har lokalsamfunnsutvalg og andre ildsjeler etablert rasteplasser som på Skakkeløkka (Nabbetorp LSU) Sellebakk (Sellebakk LSU) og i Haugegropa (Rolsvøy LSU).

Overordnede prinsipper for opparbeidelse av rasteplasser:

- Trær og annen vegetasjon skal ha et naturlig preg og tilpasses området.
- Vegetasjon langs kantene skal kunne klippes maskinelt (veikantklipper).
- Bord og benker skal settes på opparbeidede grusområder.
- Bord og benker skal i utgangspunktet være av grovt treverk.



4.4 Belysning

Glommastien er belyst mellom Sellebakk/Gamlebyen og Lisleby/sentrum.

Generelle prinsipper for belysning er at det skal gi trygg og komfortabel ferdsel i turveier og løype. Dette gjelder sikkerhet for ulykker med sykler/ski, så vel som den enkelte turgåers opplevelse av komfort, trygghet og oversikt.

Jevn belysning, lite blending, god ansiktsgjenkjennelse, riktig fargegjengivelse samt belysning av veiens nære omgivelser er sentralt i belysningsplaner for turveier/løyper.

Ved etablering og utskifting skal de mest miljøvennlige og energibesparende løsningene velges.

4.2 Bruer og brygger

Oversikt over bruer og forbygninger langs Glommastien. Det utføres jevnlig tilsyn og kontroll via safecontroll.

STED	TYPE
GRETNESBEKKEN	BRU
EVJEBEKKEN	BRU
NABBETORPKAIA	BRUFORBYGNING
SPINNERIET	BRUFORBYGNING
HAUGE BRUK	BRYGGE
FISKEBRYGGA PÅ SKAKKELØKKA	BRYGGE

4.6 Renovasjon

På turstiene og i friluftslivsområdene gjelder regelen om sporløs ferdsel, og folk oppfordres til å ta med søppel hjem. Langs populære turstier og friluftslivsområder med mange brukere, større rasteplasser og badestrender settes det ut søppelkasser eller større anlegg for søppelhåndtering. Det er viktig å finne det rette nivået med tanke på omfang, driftskostnader og at søppelstativene ikke blir dominerende i landskapet.

Langs Glommastien har Fredrikstad kommune søppelkasser som tømmes jevnlig i tilknytning til opparbeidede rasteplasser, tabell 5.3.

4.7 Skilting og informasjonstavler

Glommastien er nylig retningsskiltet med metallstolper som angir retning og avstand. Stolpene er utformet etter prinsippene i Merkehåndboka og er plassert langs traseen på begge sider.

Ved utbygging av stolper/skilter langs Glommastien skal prinsippene i Merkehåndboka følges.

Informasjonsskilter om natur og kultur og industrihistorien er satt ut på rasteplasser på:

- Sorgenfri
- Lislebystranda
- Vallestranda
- Dombergdammen

Informasjonsskiltene er utformet av Lars Ole Klavestad med et enhetlig design og materialvalg som knytter seg til øvrig kulturminneformidling i fylket. Utforming av skilt, stativer og annet utstyr i videre formidling av kulturminner langs Glommastien skal videreføres i tråd med eksisterende skilte for å sikre kontinuiteten og styrke helhetsopplevelsen langs Glommastien.

Se vedlegg 3 om utforming og innhold.

4.8 Frivillige

Frivilligheten gjør en innsats for å sikre aktivitet og tilgjengelighet til friluftslivsområdene. Kommunen støtter frivillighetens engasjement ved å legge til rette for ulike typer avtaler om vedlikehold og drift. Avtalene omfatter blant annet vedlikehold og opparbeidelse av turstier/løyper, installasjoner, utstyr og vegetasjonsbehandling. Samarbeid med frivilligheten oppleves som verdifull i forhold til lokalkunnskap, erfaringsdeling, engasjement og kapasitet.

5 Referanser

Fredrikstad kommune. (2011). Kommuneplan 2011-2013 .

Fredrikstad kommune. (2018). *Kommunedelplan for naturmangfold i Fredrikstad*. Vedtatt av bystyret 18.10.2018.

Fredrikstad kommune. (2019). Kommunedelplan idrett, fysisk aktivitet, friluftsliv og marka. Vedtatt av bystyret 2. mai 2019.

Miljødirektoratet. (2015). *Friluftsliv for alltid - statlig sikring av friluftslivsområder*. Miljødirektoratet. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m462/m462.pdf>

Miljødirektoratet. (2019). *Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv*. Miljødirektoratet. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1326/m1326.pdf>

Syklistforeningen 10 beste turer. <https://syklistforeningen.no/sykkelsommer2023/10-beste-turer/>

DNTs merkehåndbok. https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/merkehandboka/Merkehandbok_2019.pdf



Sammenstilling og vurdering av innspill til Forvaltningsplan for Glommastien

Det har kommet inn høringsinnspill fra ni aktører. Disse har spilt inn både positive kommentarer og ønsker om endringer. Ønsker om endringer vektlegges i denne sammenstillingen.

Innspill som er tatt til følge og har endret teksten i forvaltningsplanen har overskrift: «**Tatt til følge**». Innspill som er tatt til orientering, men ikke har medført endringer i forvaltningsplanen, har følgende overskrift: «**Tatt til orientering**». Dette kan være innspill som vi anser forvaltningsplanen allerede ivaretar.

Det er gjerne kommentarer basert på en faglig vurdering under overskriftene for å vurdere innspillet relevans, innhold, mm.

Uttalelse fra	Hovedpunkter	Vurdering
Forum fra natur og friluftsliv Østfold	1. Beskrivelse av stedegne kvaliteter og muligheter langs elva: Planen gir en god beskrivelse av områdets unike kvaliteter og potensial. 2. FNF støtter tiltakene: FNF støtter tiltakene i planen, spesielt når det gjelder å sikre sammenhengende traser og allmennhetens tilgang til elva. Samtidig ønsker de å ivareta strandsone og sårbar natur. 3. Kanalisering av ferdsel: FNF er positive til bruk av kanalisering av ferdsel som et middel for å beskytte viktige områder, men de understreker at tilretteleggingen ikke skal gå på bekostning av naturopplevelsen. De mener planen balanserer bruk og vern godt. 4. Naturvennlig tilrettelegging: FNF mener det er positivt at planen fokuserer på enkel og naturvennlig tilrettelegging, som også inkluderer universell utforming for ulike brukergrupper, i tillegg til gående og syklende. 5. Tilgjengelighet for fritidsfiskere: FNF oppfordrer til å vurdere tiltak for å øke tilgjengeligheten for fritidsfiskere, som også bruker Glomma	1. Tatt til orientering 2. Tatt til orientering 3. Tatt til orientering 4. Tatt til orientering 5. Tatt til orientering

Torp LSU	6. Suksess med Glommastein: Glommastien har vært en suksess i området og brukes mye til både tur og trening, både til fots og på sykkel. Stien gir en sammenhengende turvei fra Kreutzgate til R. Amundsensvei langs Rv 22. 7. Videreutvikling og vedlikehold: Det er viktig å opprettholde en plan for videre utvikling og vedlikehold av Glommastien. Dette inkluderer forbedringer som belysning på strekningen fra Torp til Sellebakk, som Torp LSU ser som et prioriteringspunkt for økt trygg ferdsel om kvelden. 8. Forbedringer i planen: Torp LSU foreslår å endre målet for Glommastien til å omfatte hele strekningen mellom Sarpsborg og Fredrikstad, samt tilknyttede veier og stier på begge sider av Glomma. Forslag om å ikke bygge nye strekninger av stien på steder med usikre grunnforhold og vikle naturverdier, som mellom Moum og R. Amundsens fødested, da dette ikke anses som samfunnsøkonomisk forsvarlig. 9. Skjøtsel og biologisk mangfold: Det er et ønske om å forbedre skjøtselen av kantsonene langs stien for å fremme biologisk mangfold, og Torp LSU peker på spesifikke fremmede arter som bør fjernes (som kjempeslirekne) for å beskytte naturen. 10. Rasteplasser og vedlikehold: Det er behov for vedlikehold på eksisterende rasteplasser, inkludert maling og beising av benker som kan råtne. Torp LSU påpeker at en gapahuk og grillplass i Torp Båthavn, etablert av lokale foreninger, ikke er inkludert i oversikten over rasteplasser. 11. Sikring av utsatte strekninger: Torp LSU peker på farlige strekninger langs Torpebergveien, der det er risiko for at syklistene kan skade seg på gamle gjerderester. De foreslår at dette utbedres som en del av Glommastien-planen. 12. Sikring av falleferdig bygning: Torp LSU påpeker at en falleferdig bygning langs stien er farlig, og at sikring av bygningen bør inngå i forvaltningsplanen for området.	6. Tatt til orientering 7. Tatt til orientering Planen inneholder tiltak knyttet til innspillet. 8. Tatt til orientering Innspillet angående vurdering av samfunnsnytte ved eventuell ny trase for Glommastien ved Moum tas til orientering og vil bli nøye vurdert videre. 9. Tatt til følge 10. Tatt til følge 11. Tatt til følge 12. Tatt til orientering 13. Tatt til orientering
----------	--	--

	13. Ryddeaksjoner og engasjement: Lokalsamfunnet gjennomfører årlige ryddeaksjoner, og Torp LSU uttrykker et ønske om å bidra til videre utvikling og godt vedlikehold av Glommastien.	
Østfold fylkeskommune	14. Universell utforming: Østfold fylkeskommune anbefaler å inkludere flere aspekter av universell utforming, som plass for rullestol ved sitteplasser, forbedret tilgjengelighet med rekkverk og tiltak for svaksynte. Det bør også vurderes toaletter og HC-parkering, samt prioritering av universell utforming i enkelte områder for å redusere barrierer. 15. Tverrforbindelser: Fylkeskommunen savner omtale av tverrforbindelser og ber om at planen sørger for lett tilgang til Glommastien fra flere punkter, både langs og på tvers av stien, for mer fleksibilitet for turgåere. 16. Forebygging og trygghet: Fylkeskommunen anbefaler å integrere kriminalitetsforebygging i planen, med samarbeid med politiet og henviser til "Tryggere nærmiljøer" som en nyttig ressurs. 17. Veinavn og ansvar: De påpeker feil veinavn (Østre Vesten bør være Rv 111/Sarpsborgveien) og at Statens vegvesen er ansvarlig for vedlikehold, ikke Østfold fylkeskommune. 18. Bord og benker: Bord og benker bør beskrives som "solid" i stedet for spesifikasjonen om grovt treverk, siden stien går gjennom et urbant miljø. 19. Merkehåndboka: De anbefaler å referere direkte til "Merkehåndboka" uten å bruke DNT Merkehåndbok som begrep. 20. Solcellebelysning: Østfold fylkeskommune foreslår å vurdere solcellebelysning som en energieffektiv løsning for belysning langs stien	14. Tatt til følge 15. Tatt til orientering 16. Tatt til orientering 17. Tatt til orientering 18. Tatt til følge 19. Tatt til følge 20. Tatt til orientering

Terje Arnesen	21. Sikring langs stien: Det er behov for bedre sikring mellom stien og elva, spesielt ved Tomteveien sør og ved Tomteveien 3 opp mot Råbekken, der det føles utrygt å møte syklistene. 22. Uforståelig utbygging: Utbygger har fått tillatelse til å etablere gårdsplass og inngjerding tett opp til stien ved Tomteveien 3, noe som gjør strekningen smal og vegetasjonsrik (bl.a. brennesle). 23. Vedlikeholdsrutiner: Det er positivt med planlagte vedlikeholdsrutiner, og håp om at disse blir realisert. 24. Grusmateriale: Du antar at "grus 0,8" refererer til 0-8 mm grus, og undrer deg på om den "røde" grusen refererer til knust teglstein, da det ikke finnes rød stein i Østfold, kun i Vestfold	21. Tatt til orientering 22. Tatt til orientering 23. Tatt til orientering 24. Tatt til følge
Klavestad kunst kart landskap	25. Bakgrunn: Undertegnede er landskapsarkitekt MNLA, forfatter og billedkunstner, med mange års erfaring i dokumentasjon og tilrettelegging av det historiske landskapet langs Glomma. Jeg har tidligere hatt ansvar for tilrettelegging av rasteplasser langs Glommastien (2014-2015) og etablering av Roald Amundsen Oppdagelsesløype (2012). Jeg er også en aktiv bruker av Glommastien. 26. Kontinuitet i utforming: Skilt, stativer og annet utstyr i mine prosjekter har vært utformet med enhetlig design og materialvalg, som også knytter seg til kulturminneformidling i fylket. Jeg mener at denne kontinuiteten bør videreføres for å styrke helhetsopplevelsen langs Glommastien. 27. Formidling av historiske punkter: Langs Glommastien finnes det mange interessante historiske steder knyttet til industri, samferdsel og lokalsamfunn. Jeg foreslår at ressurser settes av til god formidling av disse historiske punktene, og at dette knyttes til rasteplasser og annen tilrettelegging.	25. Tatt til følge 26. Tatt til orientering 27. Tatt til orientering

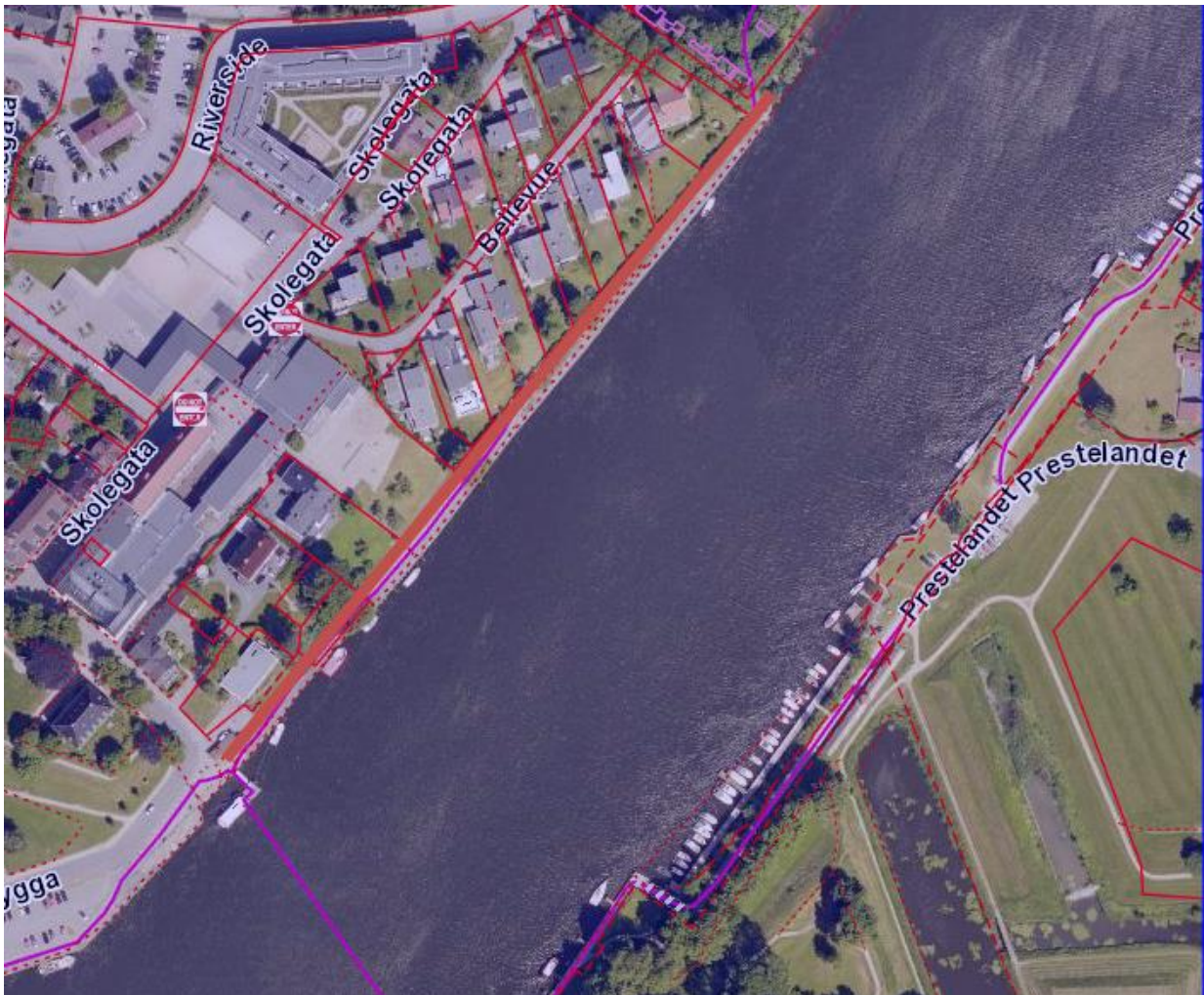
Hauge LSU	28. Ny beiting i Gropa: Etter at Carol Holmsen avvikler sin besetning av får, vurderes det å legge om stien som fører ned i Gropa fra Omberg. Den nåværende stien deler et beiteområde i to, og den nye leietakeren (som vil ha kyr) er åpen for samarbeid med en lokal barnehage på Hauge, basert på erfaring fra samarbeid med en barnehage i Saltnes. 29. Vinteraktiviteter: Det er et ønske fra Hauge LSU om å legge til rette for vinteraktiviteter i området, i samarbeid med lokale aktører. 30. Fjerning av unødvendige gjerder: Vurdering av om gjerder i Gropa som ikke lenger har funksjon kan fjernes for å forbedre området. 31. Tilgjengelighet for aktivitet og rekreasjon sør for Hauge Bruk: Hvordan kan området sør for Hauge Bruk gjøres mer tilgjengelig for aktivitet og rekreasjon? 32. Rehabilitering av Hauge Brygge: Det er behov for rehabilitering av Hauge Brygge for å forbedre området.	28. Tatt til orientering Flere innspill angår ikke forvaltningsplan for Glommastien direkte men tas med videre i relevante sammenhenger. 29. Tatt til orientering 30. Tatt til orientering 31. Tatt til orientering 32. Tatt til orientering
Lars Aurebekk	33. Lisleby sør: Forslag om å føre Glommastien ned bakken ved Elvestien til Bilet båthavn, der stien kan gå gjennom havna og videre på en ubrukt gressvoll utenfor Europris-bygget. Dette gir et nytt strekk langs elva på 600 meter. 34. Lisleby nord: Glommastien mellom Active senter og Bring Terminalen kan potensielt justeres for en ny trase langs elva på ca. 300 meter, ettersom området i dag er preget av mye skog og busk. 35. Trangt parti ved Bring Terminalen: Det er svært trangt på Glommastien like nord for Bring Terminalen langs Evjebekkeveien 3, hvor et gjerdet kommer tett på stien, noe som gjør det vanskelig for syklister. Traseen føles skvist ut mot elva. 36. Langsiktig utvidelse: På lengre sikt kan Glommastien forlenges fra Cicignon til Gressvik, inkludert tilrettelegging langs Trosvikstranda, vesterelva, utenfor Teknisk Porselen	33. Tatt til følge De foreslåtte nye traseene i innspillet er kjent og ligger under tiltaket «nye traseer» i forvaltningsplanen. Planen nevner ikke spesifikke strekninger av hensyn til grunneiere og behov for nye grunneieravtaler langs strekningen. 34. Tatt til orientering 35. Tatt til følge 36. Tatt til orientering

	og Toyota Fredrikstad, videre langs båthavna og til Floa gangbrua.	
Max Behrens	37. Utvidelse av Glommastien: Forslaget er å få Glommastien til å følge Glomma helt fra Gamlebyen til Sarpsborg, og videre langs elva. Per i dag stopper stien fra Torp og Moum, og går over til vei, som også skjer på Greåker-siden. Stien starter ikke før Nes på Rolvsøy. 38. Helhetlig tursti: Ønsket er en sammenhengende tursti som fysisk følger Glomma, ikke langs trafikkerte motorveier. 39. Tematiske rasteplasser: Forslag om å lage tematiske rasteplasser langs stien, inspirert av hvordan Narnte tegleverk er blitt tilrettelagt. Det finnes mange lokale historier langs Glomma som kan brukes til formidling ved slike plasser.	37. Tatt til orientering 38. Tatt til orientering 39. Tatt til orientering
Pål Andersen	40. Sykelsti langs hele elva: Ønsket er å kunne sykle langs Glomma hele veien, inkludert utvidelse av traseen ved Greåker, i Sarpsborg, og mellom Roald Amundsens Minne og Moum, slik at stien følger elva i større deler av strekningen. 41. Toaletter: Ønske om toaletter som er åpne døgnet rundt på østsiden, for eksempel ved Roald Amundsens Minne, for å forbedre tilgjengeligheten og komforten for turgåere og syklist.	40. Tatt til orientering 41. Tatt til orientering

Vedlegg 1:

Oversikt over delstrekninger på Glommastien, informasjon om områdene, grunneiere langs stien, eksisterende tilrettelegging og vedlikeholdsbehov.

Riverside/Bellevue



Gnr/Bnr	300/1092
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	Turvei
Totalareal	Ikke oppgitt
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune

Kommentarer	Her langs Riverside og Bellevue bodde noen av «plankebaronene» i sin tid. Plankebaronene var navnet på sagbrukseierne langs Glomma.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttut fart ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Fra fergestedet på vestsiden ved Cicignon i nordre ende av Fredrikstads elvepromenade, går Glommastien på kaikonstruksjoner forbi Riverside og Bellevue. Lengst nord på arealet er den bygget på fast grunn mellom private hager og elvekanten. Deler av dette område er sikra med spunt mot elva.

Tiltak / Vedlikehold strekk Riverside / Bellevue

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kost nad
1	Gressareal-vegetasjon	Klipping av gressareal, holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull og påfyll av toppmasse 0-8 farge(rød). På lengre strekk brukes asfaltutlegger til utlegging av toppmasse. Skifte ut materialer i trekonstruksjon. Snørydding/strøing. Sjekke at spunten langs elvebredden ikke beveger seg.	Ekstern/ Virksomhet park Minst en gang årlig.	Ved behov	
3	Glommastis tolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Riverside / Jernbanebrygga



Gnr/Bnr	208/1668
Grunneier	Rom eiendom AS
Reguleringsstatus	Turvei
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Her er nye boenheter bygget i blokker.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☒ Båttutfart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Teltning ☐ annet

Eksisterende tilrettelegging	Glommastien er her endret de siste årene da nye blokkeiligheter er bygget. Den ligger nå opparbeidet helt nede ved elvekanten på ny fylling. Eier har bekostet og bygger opp dette, og setter opp lys langs stien lik de som er etablert ellers på Glommastien. Fredrikstad kommune drifter overflaten på stien (øverste 10cm) og lysene, etter ferdigstillelse.
-------------------------------------	--

NR.	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kost nad
1	Stiarealet	Holde stien ren for ugress, utbedre hull og påfyll av toppmasse 0-8 grus (rød) ved behov.	Grunneier / Virksomhet Park	Ved behov	

Elvestien / Bilettveien



Gnr/Bnr	300/1635
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	Offentlig vei
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune Park/Vei
Kommentarer	Her ved Bilett anla Fredrik Jensen i 1860 det såkalte «Jensenverket», men måtte nedlegges da Smålandsbanen skulle fremføres i 1879. Restarealet ble overtatt av And.H.Kjær som hadde begynt bjelkehuggeri her i 1856 og utvidet virksomheten sterkt i årene fremover. Kjærs Bruk brant ned i 1981 og var det lengst gjenlevende bruk i distriktet. Øvre bruk brant i 1913.

Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutbart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Stien går her på offentlig vei.

Hjalmar Bjørges vei





Her ser vi Kiærs Bruk på vestsiden og Narnte Teglverk på østsiden. Bilder hentet fra historiske kart 1947.

Gnr/Bnr	300/1635
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	Offentlig vei
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Her går stien gjennom eksisterende bebyggelse, vi håpet når vi bygde stien at vi kunne gått ned i båthavna til Bilet båtforening og videre langs elvekanten ved Europris lagret. Dette lot seg ikke gjøre den gang, mulig dette kan gjennomføres i fremtiden. Dette vi gi brukerne mer nærhet til elva i lyse omgivelser.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Teltning ☐ annet

Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går noen steder på offentlig vei slik som her på dette strekket. Fra Bilettveien går Glommastien over i Hjalmar Bjørges vei inn på KJÆR INVEST EIENDOM II AS. (Europris lagret)
-------------------------------------	---

Tiltak / Vedlikehold Hjalmar Bjørges vei

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kost nad
1	Veidekke	Utbedre hull. Snørydding/strøing.	Ekstern/ Virksomhet vei	Ved behov	
2	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

KJÆR INVEST EIENDOM II AS



Gnr/Bnr	206/114
Grunneier	KJÆR INVEST EIENDOM AS
Reguleringsstatus	Bergverk/industri
Totalareal	47869
Forvaltning og drift	Grunneier og Fredrikstad kommune
Kommentarer	Her gjelder samme kommentaren som under Elvestien / Bilettveien. Grunnen til dette er at brukene strakk seg over lengere strekk enn oppdelingen av eiendommer i denne planen. Kjær Bruk og Øvre Bruk lå lengre nord enn Jensenverket.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttut fart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går delvis på offentlig vei og egen sti lengst nord. Fra Hjalmar Bjørges vei går den over fra offentlig vei og inn på Kjær Invest Eiendom AS. Glommastien følger veien men går over i egen sti i nord. Dette for å unngå trafikk ved bygget. Det var et stort ønske ved etablering at Glommastien kunne gått gjennom Bilett båthavn og på østsiden av dette bygget, langs elva. Bruken av bygget gjorde dette vanskelig, ved endringer i bruken vil dette være et ønske.

Tiltak / Vedlikehold strekk Riverside / Bellevue

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom- føres år	Kost nad
1	Gressareal-vegetasjon	Holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull.	Grunneier/ Virksomhet park	Ved behov	
3	Glommastist olper og informasjons skilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

NORMAR EIENDOM AS

Gnr/Bnr	206/312
Grunneier	NORMAR EIENDOM AS
Reguleringsstatus	Småbåthavn
Totalareal	23583
Forvaltning og drift	Grunneier og Fredrikstad kommune
Kommentarer	Kiærs Bruk bredde seg også inn på denne eiendommen, her ligger smia fortsatt, så går stien videre på den gamle kjerreveien opp til Lislebystranda, gjennom det gamle sagbruksområde.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttut fart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går over eiendom som består av småbåthavn og inn i skogsområde tilhørende Statskog Glomma AS.

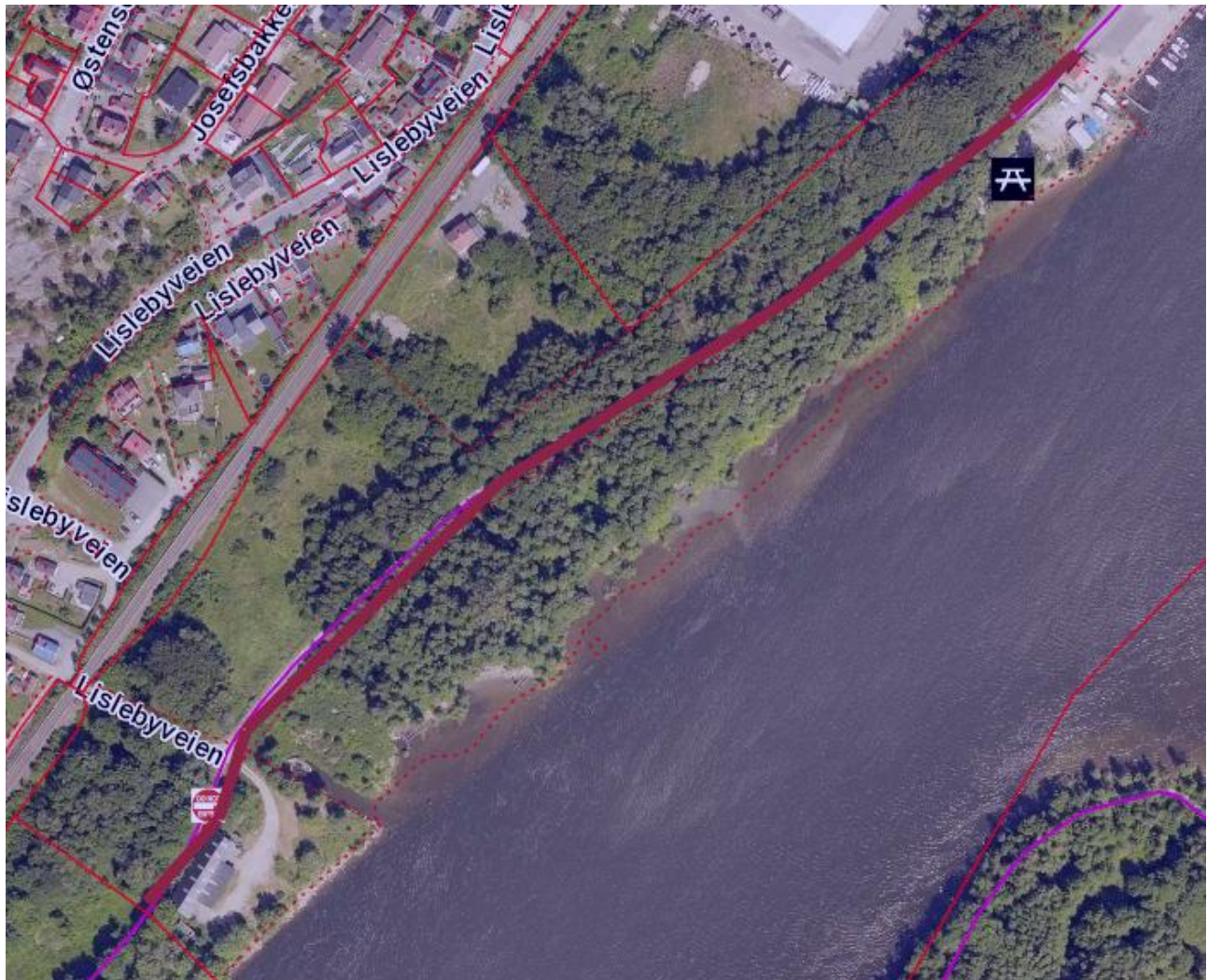
Tiltak / Vedlikehold Normar Eiendom AS

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp, holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull, fylle på 0,8 grus (rød), bruke asfaltutlegger ved lengre strekk.	Grunneier/ Virksomhet park	Ved behov	

3	Glommastolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
----------	------------------------------------	--	-----------------	-----------	--

4	Lys	Rettes ved skjevhet/skade. Skifte av lyspærer	Den som har stått for skaden. Park skifter pærer	Ved behov	
----------	-----	---	--	-----------	--

STATSKOG GLOMMA AS



Gnr/Bnr	206/27
Grunneier	STATSKOG GLOMMA AS
Reguleringsstatus	
Totalareal	19114
Forvaltning og drift	Grunneier og Fredrikstad kommune
Kommentarer	Glommastien går over eiendom som består av løvskog med innslag av bøk. Dette området, Lisleby III er kartlagt som en svært viktig naturtype i miljødirektoratets 'Naturbase'. Dette er gammel fattig edelløvskog med innslag av sjeldent store bøketrær. Her ved Lisleby fins det helt spesielle natur og opplevelsesverdier langs Glommastien. Lisleby II videre nordover er kartlagt som en viktig småbiotop. Både Lisleby II og Lisleby III må ses i sammenheng med Narnteskogen på

	andre siden av elva. Disse gjenstående sammenhengende skogområdene langs elva er av høy verdi. Lisleby III- Gammel fattig lauvskog (A-verdi) Lisleby II – Småbiotoper (B-verdi)										
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☐ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> <tr> <td colspan="2">annet</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☐ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting	annet	
☒ Turgåing	☒ Sykling										
☐ Bading	☐ Klatring										
☐ Båttutfart	☐ Fiske										
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting										
annet											
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går over eiendom som er tilrettelagt med lys og rasteplass. Her finnes infoskilt over historisk tilbakeblikk på elvas yrende liv.										

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien og rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull.	Virksomhet park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Lys	Rettes ved skjevhet/skade. Skifte av lyspærer	Den som har stått for skaden. Park skifter pærer	Ved behov	
5	Rastebord og krakker	Rettes ved skjevhet/skade. Oljes ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Lislebystranda





Lisleby Brug «Wiesebruket» historisk kart fra 1947.

Gnr/Bnr	204/14								
Grunneier	Fredrikstad kommune								
Reguleringsstatus	Vei/turvei								
Totalareal									
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune								
Kommentarer	Lisleby Brug «Wiesebruket» ble anlagt av Søren Wiese i 1963, det ble herjet av mange branner- den siste i 1972. Det var distriktets tredje største bruk, og det var her Lisleby-affæren fant sted i 1893-94. Norges første buelampe ble tent her i 1877.								
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☐ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Teltning</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☐ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Teltning
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutfart	☐ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Teltning								

Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går på eksisterende vei og egen sti opp til Lisleby fergested. Det er tilrettelagt med 3 rasteplasser og 2 Glommastikraker på strekket.
-------------------------------------	---

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull.	Virksomhet park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Lys	Rettes ved skjevhet/skade. Skifte av lyspærer	Den som har stått for skaden. Park skifter pærer	Ved behov	
5	Bord og benker	Rettes ved skjevhet/skade. Oljes annethvert år.	Park	Ved behov	

Nøklebystranda – Tomteveien 3



Gnr/Bnr	204
Grunneier	Fredrikstad kommune / festetomter
Reguleringsstatus	Vei/turvei
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Nedre Nøkleby Teglverk «Hansaverket» ble bygd av Anders J. Hansen rundt 1860 og i drift frem til 1974 etter en stopp på 30-tallet. I tilknytning til verket ble det i 1897 anlagt en dampsag «Amerikasaga» Dette bruket som var beskjeftiget med leieskur ble på folkemunne også kalt «Sult i hjæl». Øvre Nøkleby Teglverk «Falkeverket» ble anlagt i 1850 årene av A. J. Hansen og solgt til Michael Falch. Det var det første verket som innførte Hoffmann`s Ringovn og Murstempler, her begynte en også å produsere drensrør. Verket ble revet i 1920 årene.

Egnet bruk	☒ Turgåing	☒ Sykling
	☐ Bading	☐ Klatring
	☐ Båttutfart	☐ Fiske
	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
	annet	
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går fra Lisleby fergested på offentlig vei (Nøklebystranda) for så å svinge inn på egen sti før den når Tomteveien. Herfra går den nordover og bak bygg langs Glomma for så å komme opp i Tomteveien. Følger så denne og tar inn i første stikkvei til høyre. Går ned langs elva frem til eiendom Tomteveien 3.	

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull.	Virksomhet vei/ park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Tomteveien 3



Gnr/Bnr	204/2
Grunneier	Østfold Logestikkbygg AS
Reguleringsstatus	Bergverk/Industri
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	På den andre siden av Råbekken (Evjebekken) lå Evje Teglverk anlagt av Anton Chr. Apenes og Otto Legaard i 1864 og nedlagt i 1925. Verket var forøvrig mest kjent for sin gode takstein merket X.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☐ Fiske

	☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går mellom gjerde og elva Tomteveien 3. Østfold Logestikkbygg AS (Posten) opp til bro over Råbekken. Dette er den eneste gjenværende åpne bekk på Vestsiden. Langs dette frodige bekkedraget er det laget en natur og kultursti opp til Borredalen med forbindelse til turstinettet i Fredrikstadmarka.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull.	Virksomhet vei/park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Bro	Sjekkes	Virksomhet Park	Min.1 gang årlig.	

Råbekken til Norsk Esso AS



Gnr/Bnr	736/87
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Glommastien går fra brua over Råbekken på kommunal opp til Norsk Esso AS
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går her på sti/vei forbi kommunal pumpestasjon.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal- vegetasjon	Kantklipp og holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Vei /Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Vei/Stidekke	Utbedre hull.	Virksomhet vei/ park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Norsk Esso AS



Gnr/Bnr	736/51								
Grunneier	Norsk Esso AS								
Reguleringsstatus									
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer									
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☐ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☐ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutfart	☐ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								

Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går over eiendom til Norsk Esso AS, vest for gjerde opp til offentlig vei (Strandveien).
-------------------------------------	--

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien.	Ekstern / Virksomhet Vei /Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Strandveien – Haugegropa- Saxeggårdsveien



Gnr/Bnr	737/19 737/4 734/85
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Bak det høye industribygget lå Hauge Teglverk (Wieleverket) grunnlagt i 1873 av Wiele & Co. Verket hadde ikke leireuttak og måtte hente dette fra Torp – det ble nedlagt i 1879. Syd for Hauge brygge lå Hauge Prambyggeri, og på nordsida lå Haugebruket som ble bygd av Ludvig Wiese i 1899 og

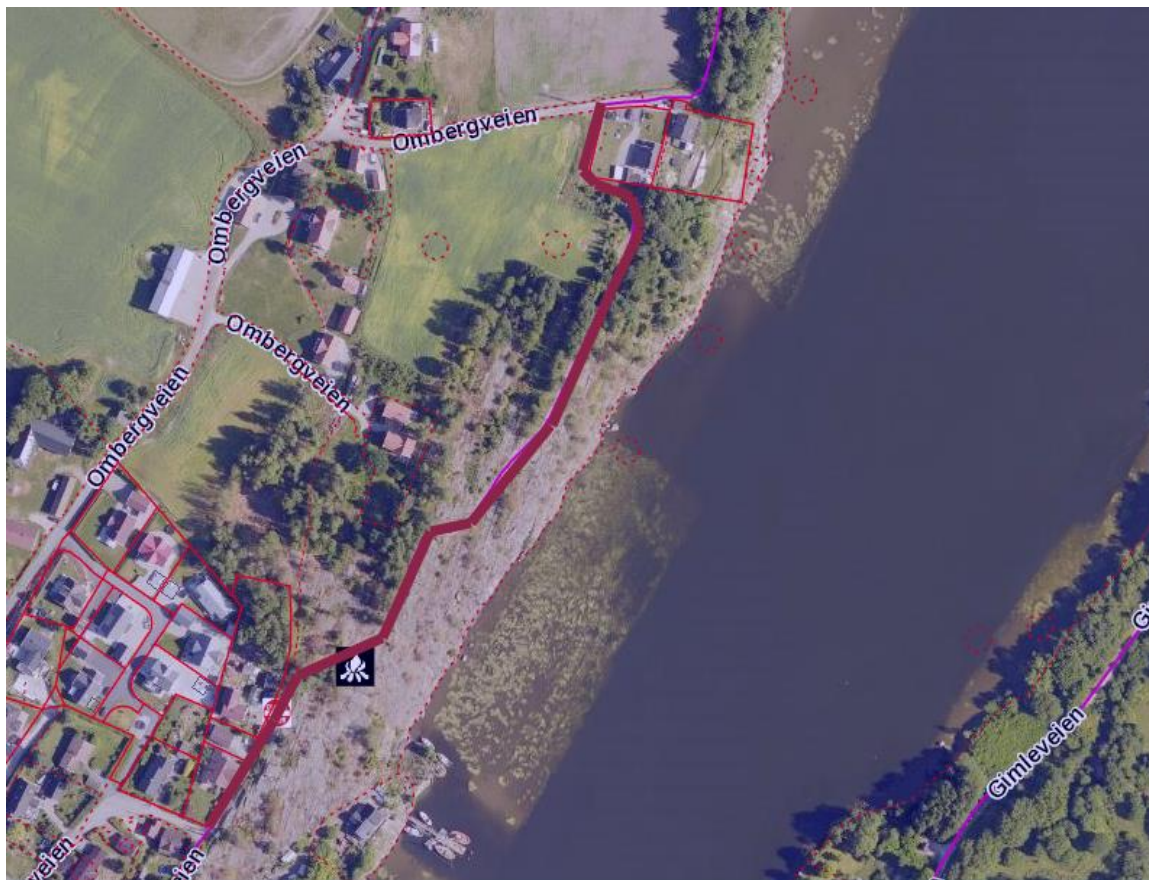
	brant i 1922 og 56. Bordhuset på gjenstående platting brant i 1986. Videre nordover lå Hauge (nye) teglverk (1895 – 1908) og Søndre Omberg teglverk (1897-1927), begge disse teglverkene tok ut leire fra (Hauge) gropa som nå sammen med de gamle tomtene utgjør et særpreget kulturlandskap. I dag er Haugegropa er en av de få grønne lungene mellom våre store byer i nedre Glommaregionen som fortsatt eksisterer. Gropa er formet etter de som tok ut leire. Her dumpet seilskutene ballastmasser, slik at forekomster av flint + ballastplanter kan forekomme i område. Her fins rik edelløvskog. Rett ovenfor Haugegropa vokste Hans Nilsen Hauge opp (1771-1824) Han var predikant, grunnlegger av «Haugianerne». Hauge bruk I - Naturbeitemark (B-verdi) Hauge bruk II - Rik edellauvskog (B-verdi)										
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td> <td>☒ Sykling</td> </tr> <tr> <td>☐ Bading</td> <td>☐ Klatring</td> </tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td> <td>☐ Fiske</td> </tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td> <td>☐ Telting</td> </tr> <tr> <td colspan="2">annet</td> </tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☐ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting	annet	
☒ Turgåing	☒ Sykling										
☐ Bading	☐ Klatring										
☐ Båttutfart	☐ Fiske										
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting										
annet											
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går så på Strandveien opp til sving/bakke og inn i Haugegropa, derfra på sti opp til offentlig vei Saxegårdsveien. Følger man Strandveien kan man ta en liten tur oppom fødestedet til Hans Nilsen Hauge. I Haugegropa er det etablert rasteplasser m/rastebord / krakker / utedo og bål plass.										

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen. Tynne vekk ny tilvekst	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	

		mellom stien og elva slik at brukerne ser vannet fra stien.			
2	Stidekke	Utbedre hull, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Etterses og oljes, skader repareres / skiftes.	Virksomhet Park	Ved behov	
5	Utedo	Etterses / males / skader repareres	Virksomhet Park	Ved behov	

Ombergfjellet



Gnr/Bnr	733/2
Grunneier	Grini Jorunn Aagaard
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet

Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går over Ombergfjellet, her er det rasteplass med krakker/bord og grillplass. Dette er Glommastiens høyeste punkt i Fredrikstad med flott utsikt.
-------------------------------------	---

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Etterses og oljes, skader repareres / skiftes.	Virksomhet Park	Ved behov	

Omberg Søndre



Gnr/Bnr	733/2
Grunneier	Grini Jorunn Aagaard
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går fra Saxegårdsveien over Ombergfjellet, her er det rasteplass med krakker/bord og grillplass. Dette er Glommastiens høyeste punkt i Fredrikstad med flott utsikt.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal- vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Omberg Nordre



Gnr/Bnr	732/8
Grunneier	Solskau Turid Sofie Paur og Trond
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	I dette område ligger en gammel ile der folk i gammel tid hentet vann, denne er overbygd med tak.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Opparbeidet grus-sti.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Gammel overbygd ile,	Denne må etterses slik at den holdes i forsvarlig stand.	Grunneier / Virksomhet Park.	Min. 1 gang årlig.	

Tegleverksgrunn Ombergveien 62



Gnr/Bnr	731/53
Grunneier	Karlsen Lise Monica og Mads Ole
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Stien går i et område med mye vegetasjon ned mot industri.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien er her anlagt i et skrånede terreng med vegetasjon.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull og avrenning av masser, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Marin Holding AS



Gnr/Bnr	731/42
Grunneier	Marin Holding AS
Reguleringsstatus	Bergverk/Industri
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Teltning ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Glommastien går i ytterkant av eiendommen og over Bjørnengveien og ned mot elva.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke	Utbedre hull og avrenning av masser, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og informasjonsskilt	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Walle bruk



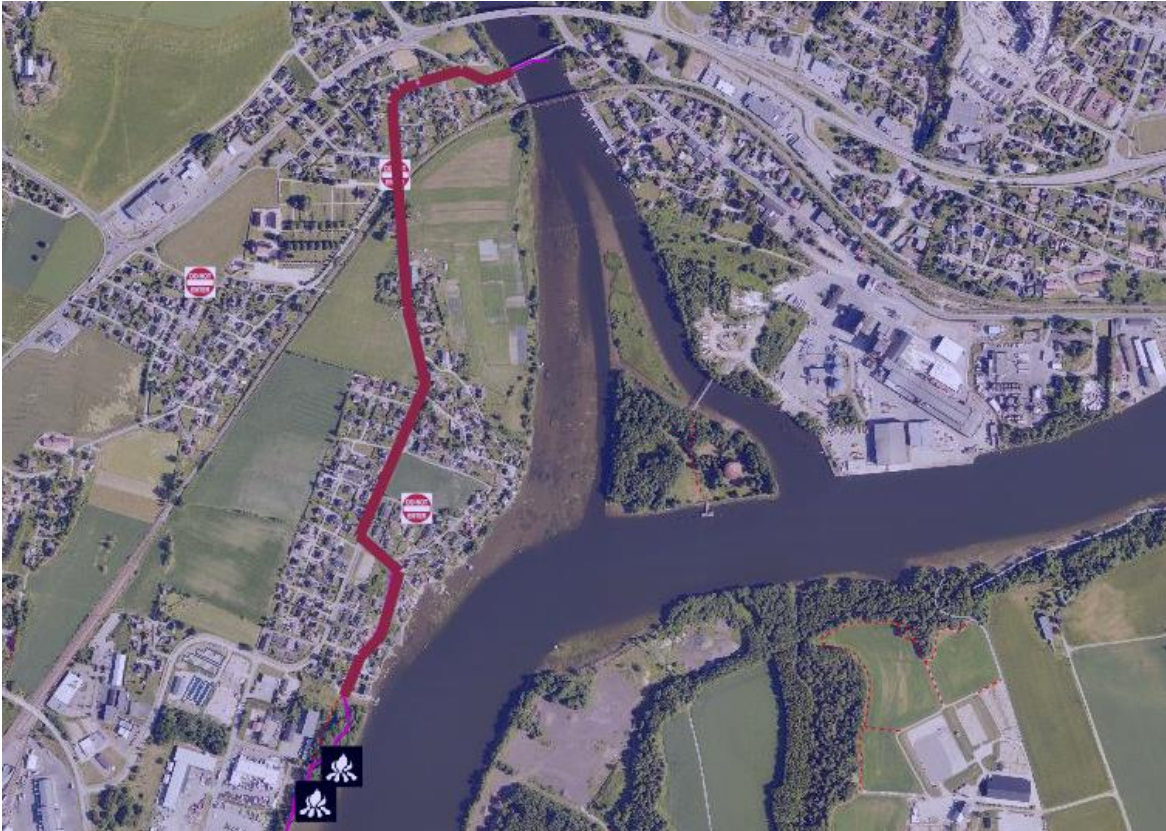
Gnr/Bnr	731/1
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	P. Sørensen og Ernst Pay anla Nordre Walle Teglverk i 1874, men solgte det til Søndre Walle Teglverk i 1899, samtidig som Walle Bruk ble bygd. Murene etter bruket som ble nedlagt i 1923 er ennå synlige i landskapet og hele strandkanten synes armert med teglstein. Området er sårbart da industrien spiser seg ut mot elvekanten / stien. Walle bruk er registrert som en småbiotop viktig (B) i Miljøbase. Skogholt med engpartier beskrevet som gammel suksesjonsskog som minner om svartor-strandskog med et mangfold av arter og mye død ved. Grøntbelte langs

	hele Glommastien må beskyttes da den blir mer verdifullt i takt med at mer og mer bygges ned mellom våre byer i nedre Glommaregionen. Mål for slike naturområder som Walle bruk er at skogen får stå i fred og utvikle seg fritt.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttut fart ☐ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting
Eksisterende tilrettelegging	Stien går langs elva med industri på ene siden inn i en grønn lunge av vegetasjon, her er det tilrettelagt med 2 rasteplasser med bord krakker + bål plass og utedo.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen. Fjerne ny vegetasjon som kommer opp.	Ekstern / Virksomhet Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull og avrenning av masser, toppdekket etterfylles med 0,8 grus (rød). Over lengre strekk brukes asfaltutlegger.	Virksomhet Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Nes



Gnr/Bnr	727
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Her går Glommastien på offentlig vei først inn på Elvenesveien så over i Nesveien i boligstrøk så i bro over jernbanen og ned på Kirkeveien og et lite stykke på Soliveien som fører ned til Rolvsøysund bro. Her slutter Fredrikstad kommune og vårt ansvar for Glommastien, men stien forsetter over broa og inn i Sarpsborg kommune på Greåkerveien. Den korteste turen rundt går på G/S-vei langs Sannesundsbrua, den lengste rundt om Sarpsfossen og ned til Gatedalen.

Egnet bruk	☒ Turgåing	☒ Sykling
	☐ Bading	☐ Klatring
	☐ Båttutfart	☐ Fiske
	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
	annet	
Eksisterende tilrettelegging	Går på offentlig vei.	

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull og asfalt.	Virksomhet vei	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Gatedalen



Gnr/Bnr	506/6								
Grunneier	Statens vegvesen region øst								
Reguleringsstatus									
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer	På østsiden av elva kommer Glommastien inn i Fredrikstad kommune fra nord på Aarum i Gatedalen i en flott gammel steinsatt tunnel ved RV-111.								
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☐ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Teltning</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☐ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Teltning
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutfart	☐ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Teltning								

Eksisterende tilrettelegging	Går på arealet til Statens vegvesen under RV-111 (offentlig vei).
-------------------------------------	---

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull og asfalt.	Virksomhet vei	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Årum



Gnr/Bnr	641/5								
Grunneier	Aarum Teglverk AS								
Reguleringsstatus									
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer	På østsiden av elva kommer Glommastien fra Sarpsborg inn i Fredrikstad kommune fra nord på Aarum i Gatedalen igjennom en flott gammel steinsatt tunnel under gammel vei ved RV-111. Her er det frodig vegetasjon på begge sider i Gatedalen ned mot elva. Området er kartlagt som rik edellauvskog viktig (B) .								
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☒ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutfart	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								

Eksisterende tilrettelegging	Stien går her igjennom skogsområde langs skrående terreng.
-------------------------------------	--

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal- vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Gretnæs



Gnr/Bnr	638/1
Grunneier	Smelteverket eiendom AS
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	I dette vakre og spesielle kulturlandskapet med beiteområder lå Årum Teglverk (1898-1951) I dag er dette et treffpunkt for laksefiskere. Her er det rasteplasser med informasjonsskilt og benker og bord, med flott utsikt over kulturlandskapet. Her går stien forbi en dam som er vurdert som lokalt viktig. Dammen gir blant annet levested for den rødlistede arten butsnutte

Egnet bruk	☒ Turgåing	☒ Sykling
	☐ Bading	☐ Klatring
	☒ Båttut fart	☒ Fiske
	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
	annet	
Eksisterende tilrettelegging	Stien går her på en gammel jernbanetrase som ble fundamentet for Glommastien.	

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Må etterses og oljes ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Sundløkken



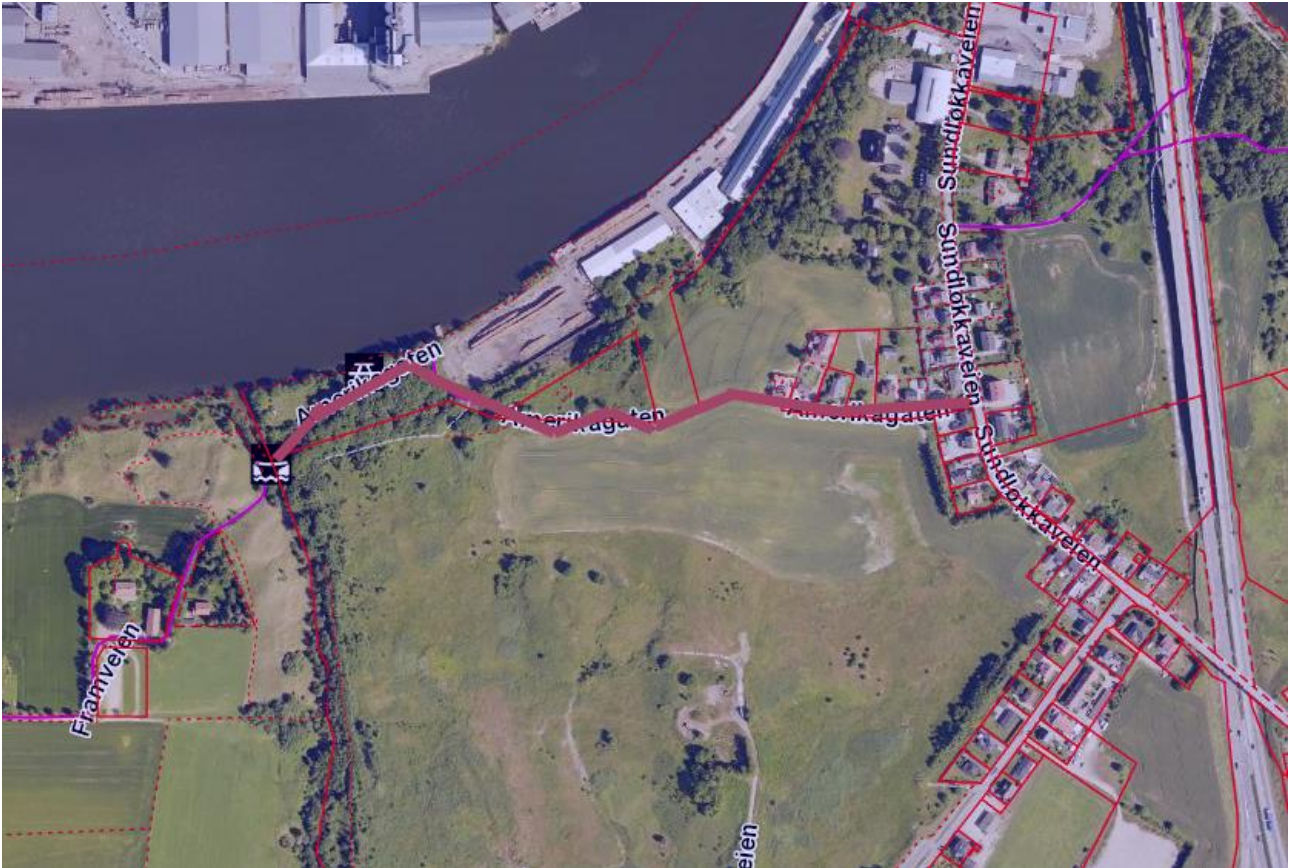
Gnr/Bnr	639/4
Grunneier	Hafslund AS
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Ved Sannesundbrua på Sunnløkka er øvre ring sluttet og en fortsetter videre til Fergestedsveien, Amerikagata og ned jordene til Gretnes.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Her kommer man inn i lite skogsområde bestående av registrert naturtype gråor-heggskog før man passere under E-6 brua og opp en bakke der man treffer på G/S-vei som går langs E-6 brua. Her går også en del av Glommastien i Sarpsborg, når man sykler fra Fredrikstad på vestsiden og kommer til Rolvsøysundbro, kan man sykle videre opp langs FV-109 til rundkjøringen ved Amfi Borg og komme inn på

	denne G/S veien langs brua over på østsiden av Glomma. Dette kaller vi den korteste runden oppom Sarpsborg. Den lengste går fra Rolvsøysundbro og gjennom gamle Greåker sentrum langs Greåerveien opp til Sannesund og videre opp til Sarpsborgfossen. Her passerer du Kulåsparken / Fylkeshuset på vestsiden av veien og Borregård fabrikk på østsiden. Ved fossen tar du over broa opp mot Hafslund hovedgård og følger stien RV-22 ned til Gatedalen hvor den kommer inn i Fredrikstad kommune. Dette kalles vi den lengste runden om Sarpsborg. Stien går videre opp i Sundløkkaveien.
--	--

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og stolper	Må rettes og oljes.	Virksomhet Park	Ved behov	

Sundløkka



Gretnes Teglverk (1890-1962)

Gnr/Bnr	638/2
Grunneier	Saint-Gobain Byggevarer AS

Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Fra Sundløkkaveien svinger man inn i Amerikagata og nedover jordene til Gretnes, her lå Gretnes Teglverk (1890-1962). Gretnesbekken renner ut i Glomma her. Bekken er registrert som et viktig bekkedrag i miljøbase.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Stien går videre fra Sundløkkaveien inn i Amerikagata ned til Gretnesbekken. Før brua over bekken er den igjen innom eiendommen 638/1 Smelteverket eiendom AS.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Etterses, oljes og skiftes ut ved behov.		Ved behov	

Vesten Østre - (Roald Amundsens Minne)



Gnr/Bnr	626/1
Grunneier	Hvidsten Toralf Egil
Reguleringsstatus	Landbruk/Fiske
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Fra Gretnesbekken går stien over ei bro opp bakken til Roald Amundsen sitt fødested og fortsetter mot nordre Vesten i trivelige landbruksmiljø. Fra østre Vesten går en foreløpig tilbake til Rv 111 for å følge denne på G/S ned til Moum (Norsk Leca). Roald Amundsen (1872-1928) ble født her på Vesten. En av de store om ikke den største bragden, var å være førstemann til sydpolen. Han var også den første som fant veien gjennom Nordvestpassasjen.

Egnet bruk	☒ Turgåing	☒ Sykling
	☐ Bading	☐ Klatring
	☐ Båttutfart	☒ Fiske
	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
	annet	
Eksisterende tilrettelegging	Det er anlagt ei bro over Gretnesbekken, betong med tredekke. Stien fortsetter opp bakken før den går inn på kommunal vei ved Framveien 9. Kommunal vei går over i Rv 111 der stien går på G/S-vei ned til Moum.	

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Bro	Må renses for løv om høsten og etterses, oljes og repareres ved behov	Virksomhet Park	Ved behov	

Vesten Østre



Her går stien langs Rv. 111

Gnr/Bnr	
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	Kommunal vei
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Mellom Vesten og Moumbekken er det et sammenhengende vegetasjonsområde med rikt dyre- og fugleliv i dag. Ved Vesten ble det anlagt en stor tømmerlense i 1854 hvor tømmeret som kom ned Sarpefossen ble bundet sammen i

	moser eller sopper i en soppemaskin og slept videre nedover til sagbrukene. Nedlagt da tømmertunnelen mellom Isnesfjord og Visterflo var ferdig i 1908.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☐ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting ☐ annet
Eksisterende tilrettelegging	Fra østre Vesten går en foreløpig tilbake til Rv 111 for å følge denne på G/S ned til Moum (Norsk Leca).

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Vesten



Her er et av brukene mellom Vesten og Moum.

Gnr/Bnr	
Grunneier	Fylkeskommunen
Reguleringsstatus	G/S- langs rv.111
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fylke

Kommentarer	Mellom Vesten og Moumbekken er det mer eller mindre sammenhengende gråor-heggskog (B) med rikt dyre- og fugleliv i dag. Ved Vesten ble det anlagt en stor tømmerlense i 1854 hvor tømmeret som kom ned Sarpefossen ble bundet sammen i moser eller sopper i en soppemaskin og slept videre nedover til sagbrukene. Nedlagt da tømmer-tunnelen mellom Isnesfjord og Visterflo var ferdig i 1908.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☐ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Fra østre Vesten går en foreløpig tilbake til Rv 111 for å følge denne på G/S ned til Moum (Norsk Leca). Det er ønskelig å få Glommastien mellom Leca og Roald Amundsen Minne langs Glomma i fremtiden.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av G/S-vei	Ekstern / Fylkeskommunen	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Fylkeskommunen	Ved behov	
3	Glommastistolper	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Nordre Torp



Gnr/Bnr	615/5
Grunneier	Sait - Globain Byggevarer AS
Reguleringsstatus	Torp teglverk
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Mellom Moumbekken og Torpeberget lå det i alt tre teglverk og et sagbruk i tiden fra 1892, noen i drift helt frem til 1962. Her var det yrende liv med flere hundre arbeidsplasser. Område hadde leire av meget god kvalitet, det er her Norsk Leca / Sait Globain holder til i dag. Her lå Tangen Teglverk (1892-1962). Moum Brug «Mørchesaga» 1873 denne brant ned i 1895, men ble bygget opp igjen og modernisert. Det var store arealer med fin leire så flere bruk ble etablert, Moum «Mathisverket» og Gimle lå der Leca ligger i dag, begge nedlagt rundt 1900 tallet. Nordre Torp Teglverk (1892-1912) Torp Bruk ble bygget i 1867 virksomheten ble utvidet med teglverk i 1896 – begge ble drevet av samme dampmaskin. Det var et stort teglverk

	med 5 mursteinstempel og 1 taksteinspresse. Både «Wielebruket» og «Wieleverket» ble nedlagt i 1929. Torp V - Naturbeitemark (B-verdi)
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Ved Nordre Torp svinger stien vestover ned fra Rv 111 mot Norsk Leca (Moumgaten) for så å krysse veien og videre sydover. Her går den over et jorde ned i et flott område der det er havn for hester + en rasteplass med bord/benker. Så går den over i offentlig vei nede på Torp følger denne ned til båthavna.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Oljes, skiftes ut ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Torp



Gnr/Bnr	
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Går på eksisterende kommunal vei.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal- vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Torp Båtforening

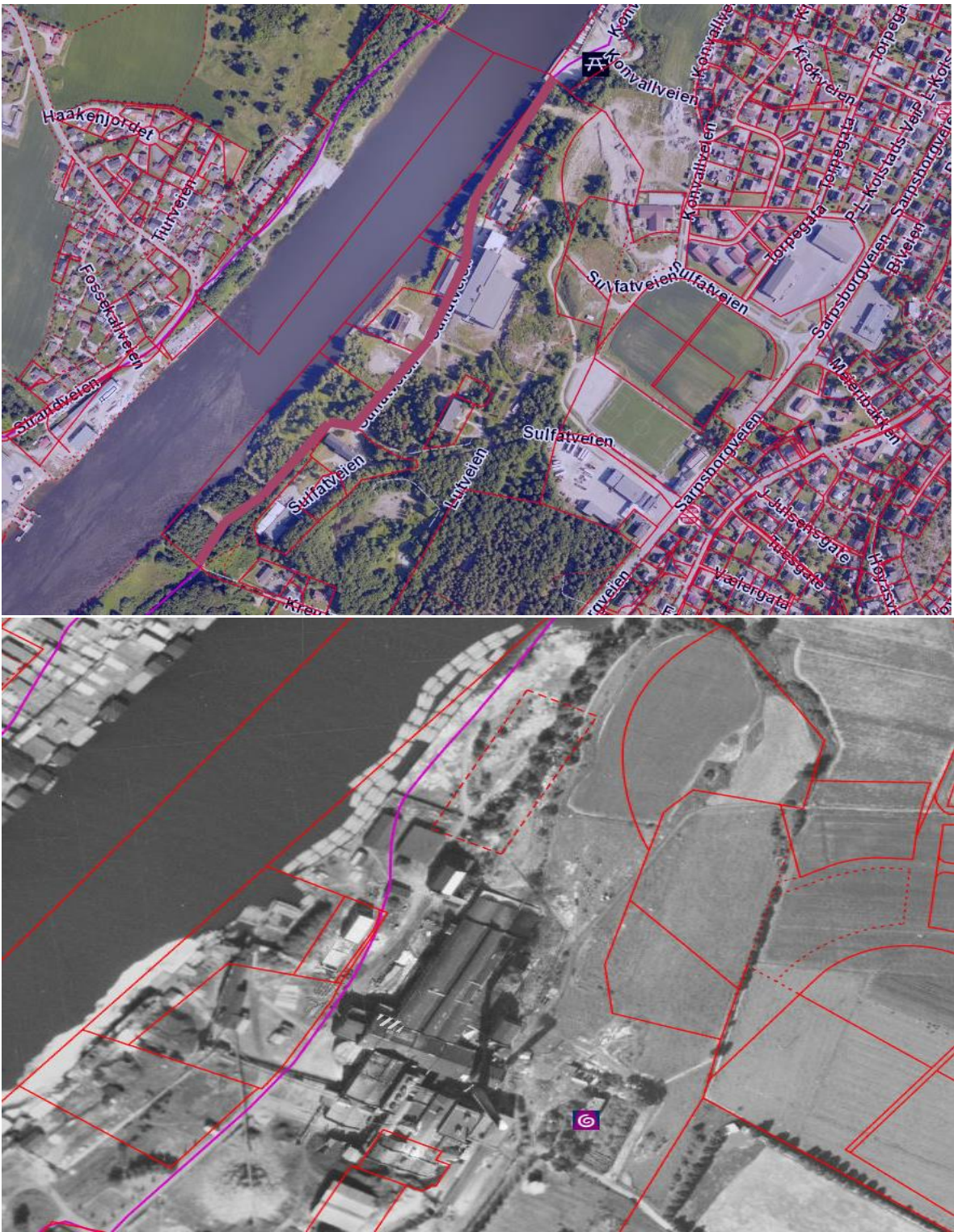


Gnr/Bnr	614/99
Grunneier	Torp Båtforening
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Her lå Torp Bruk (1867-1909).. ...
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Fra Konvallveien går stien over Torp Båtforening sitt område og videre ned til Torp Søndre.

Tiltak / Vedlikehold

NR .	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Oljes, repareres ved behov.	Lokalsamfunnet/ Virksomhet Park	Ved behov	

Torp Bruk



Gnr/Bnr	613/16
Grunneier	Torp Marinapark AS

Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Nordre Torp teglverk ble etablert i 1892 og nedlagt i 1912. Torp Bruk (1867-1909) dette var et stort teglverk med 5 mursteinstempler og taksteinspresse som ble utvidet med et sagbruk. «Wielebruket» og «Wieleverket» ble drevet av samme dampmaskin. Torp bruk -Skrotemark (A-verdi)
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttut fart ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting annet
Eksisterende tilrettelegging	Fra båthavna går stien bort til Torp Bruk og videre ned til Torp Søndre.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker	Oljes, skiftes ut ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Torp Søndre



Gnr/Bnr	613/1								
Grunneier	Statskog Glomma AS								
Reguleringsstatus	Landbruk/Fiske								
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer	Fra Torp mot Sellebakk går stien forbi to gamle teglverkstomter. Dette var Borge Teglverk «Mathisverket» (1885-1957). Kjølborg Tegleverk «Kundertverket» som ble anlagt av sveitseren Kundert i 1875, familien kom til Norge for å lære bort moderne fjøsdrift. Verket leverte noen av distriktets beste teglprodukter og var det første som gikk over fra damp til strømdrift rundt 1900. Det ble nedlagt i 1929.								
Egnet bruk	<table border="0"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☒ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutfart	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								

Eksisterende tilrettelegging	Fra Torp følger stien elva nedenfor Sandem gård hvor det også ved etablering ble foretatt sikring av elvebredden sammen med NVE.
-------------------------------------	--

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Nedenfor Sandem Gård



Gnr/Bnr	613/97 – 610/267 – 610/5
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	Friareal / Idrettsanlegg?
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Her går stien på nedsiden av Sandem Gård ned til Sellebakk forbi to gamle teglverkstomter. Borge teglverk (1885 til 1957). og Kjølberg teglverk (1875 til 1929) dette var det første som gikk over fra damp til elektrisk kraft rundt 1900. Denne traseen ligger tilbaketrukket fra elva på oversiden av Borge teglverk. En mulig utvikling videre vil være å anlegge Glommastien på nedsiden av Borge teglverk. Dette vil heve turopplevelsen betraktelig og gi en bedre sammenheng mellom disse områdene.

Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttut fart ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting
Eksisterende tilrettelegging	Her går stien nedenfor Sandem Gård nær elva med litt vegetasjon langs vannkanten, og flott landbruksområde på andre sida. Sandem- Parklandskap (B-verdi)

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Oljes, skiftes ut ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Sellebakk

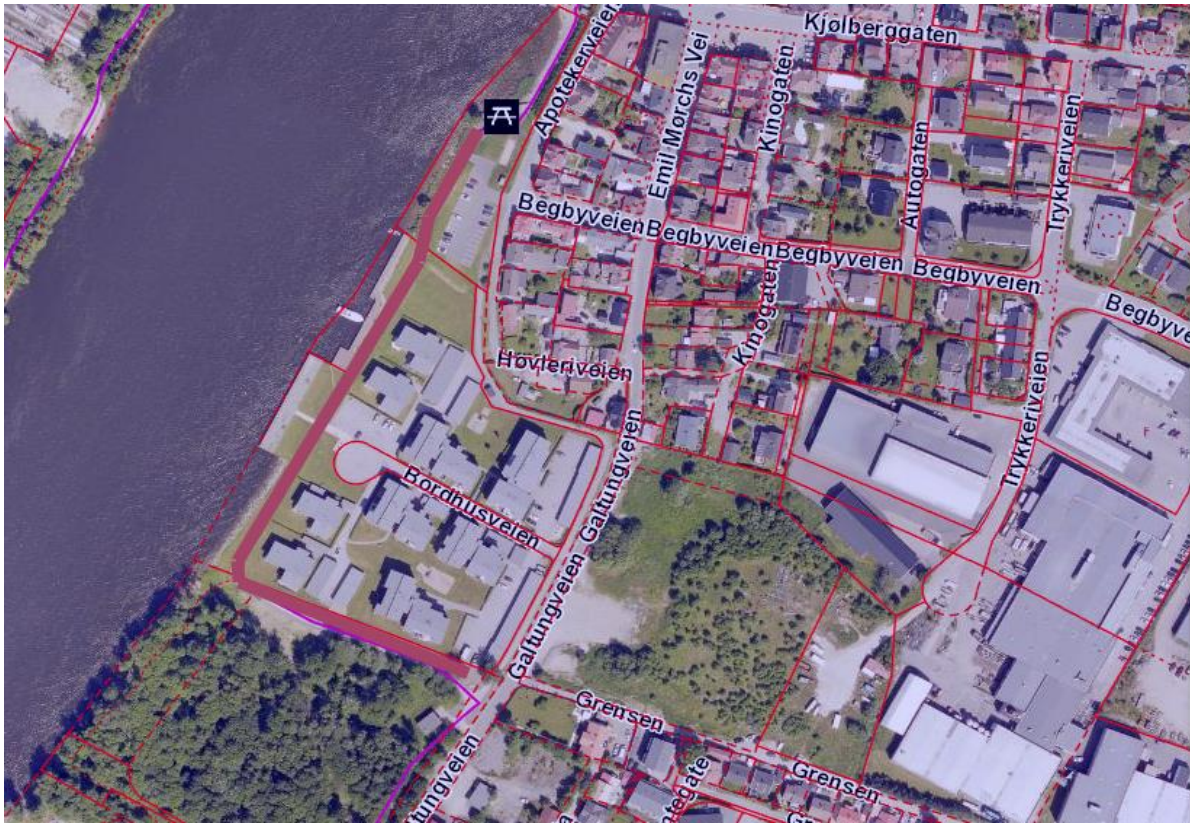


Gnr/Bnr	610/2
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	Offentlig vei
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	I sentrum av Sellebakk har lokalsamfunnet bygget brygge med sitteplasser og grill ved stien. Her går også ferge over til Lisleby, noe mange benytter seg av som bruker Glommastien på begge sider. De kan ta rundturen opp til Sarpsborg og tilbake eller ned til Gamlebyen / Sentrum av Fredrikstad. Den siste runden har også fått lys.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting
Eksisterende tilrettelegging	Grus sti og rasteplass på platting bygget av Lokalsamfunnet på Sellebakk.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal- vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Rasteplass	Oljes, utskifting ved behov.	Lokalsamfunnet / Virksomhet Park	Ved behov	

Elvebredden



Gnr/Bnr	608/4								
Grunneier	Borettslaget Elvebredden								
Reguleringsstatus									
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer									
Egnet bruk	<table border="0"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutfart</td><td>☒ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Teltning</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutfart	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Teltning
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutfart	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Teltning								

Eksisterende tilrettelegging	Videre går stien over arealet til Elvebredden Borettslag og ut igjen langs Galtungveien og stikker ned til elva igjen ved asfaltverket.
-------------------------------------	---

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Galtungveien



Gnr/Bnr	608/4								
Grunneier	Borettslaget Elvebredden								
Reguleringsstatus									
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer									
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutført</td><td>☒ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutført	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutført	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								
Eksisterende tilrettelegging	Videre går stien over arealet til Elvebredden Borettslag og ut igjen langs Galtungveien og stikker ned til elva igjen ved asfaltverket.								

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Oljes og utskifting ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	
5	Lys	Fra Sellebakk til Gamlebyen er det lyssatt, utskifting ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Sorgenfri



Gnr/Bnr	303/1902
Grunneier	Tomteutvikling Norge AS
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune
Kommentarer	Området består i dag av vegetasjon av løvtrær med et rikt dyre og fugleliv. Narnte er et av de største gjenværende skogområdene langs Glomma i Fredrikstad. Skogen er i ferd med å utvikle gammelskogspreg med økende død ved mengde. Området må ses i sammenheng med Lisleby på andre siden av elva. Dette er et av få steder i kommunen hvor det er nærmest inntakt skog på begge sider av elva og

	området er dermed en del at et større helhetlig område som har fått høyeste verdivurdering i miljødirektoratets miljøbase (Verdi A-Svært viktig) Det skal ikke hugges eller ryddes i skogen i dette området. Fjerning av trær som faller over stien må utføres på en skånsom måte og stammene legges tilbake inn i skogen slik av det kan fungere som død ved i naturtypen. Dette er også stedet hvor det ligger tetttest med gamle verks- og brukstomter. Narnteskogen har også stor betydning i dag som rekreasjonsområde og er kartlagt som et 'Svært viktig friluftslivsområde etter Miljødirektoratets metodikk. Her finnes rasteplass med bål plass og "hvileplasser" med benker. Området brukes til turgåing, sykling og løping, samt kulturhistorisk guiding. Sellebakk bruk (1867-1964) Elverhøy Teglverk (1860 – 1905) Sorgenfri Teglverk (1849 – 1960) Dette var distriktets største og hadde 10 mursteinstempel. Sorgenfri Bruk (1865 – 1937). Narnte Teglverk (1898 – 1980) Dette produserte også fasadestein og var det siste som ble nedlagt i område. Narnte Bruk (1872 – 1919) bruket brant ned og 400 mann ble arbeidsledige. Noe av murerne er ennå synlige fra Glommastien. Fortelle litt om Narte museum?								
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td> <td>☒ Sykling</td> </tr> <tr> <td>☐ Bading</td> <td>☐ Klatring</td> </tr> <tr> <td>☐ Båttut fart</td> <td>☒ Fiske</td> </tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td> <td>☐ Telting</td> </tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttut fart	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttut fart	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								
Eksisterende tilrettelegging	Stien stikker ned fra Galtungveien til elva igjen og bukte seg gjennom løvskog langs Glomma på historisk grunn. I dette området er stien løftet i senere rehabilitering på grunn av økt utvasking av stien med mer nedbør de siste årene.								

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	

3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Oljes, skiftes ut ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Nabbetorp



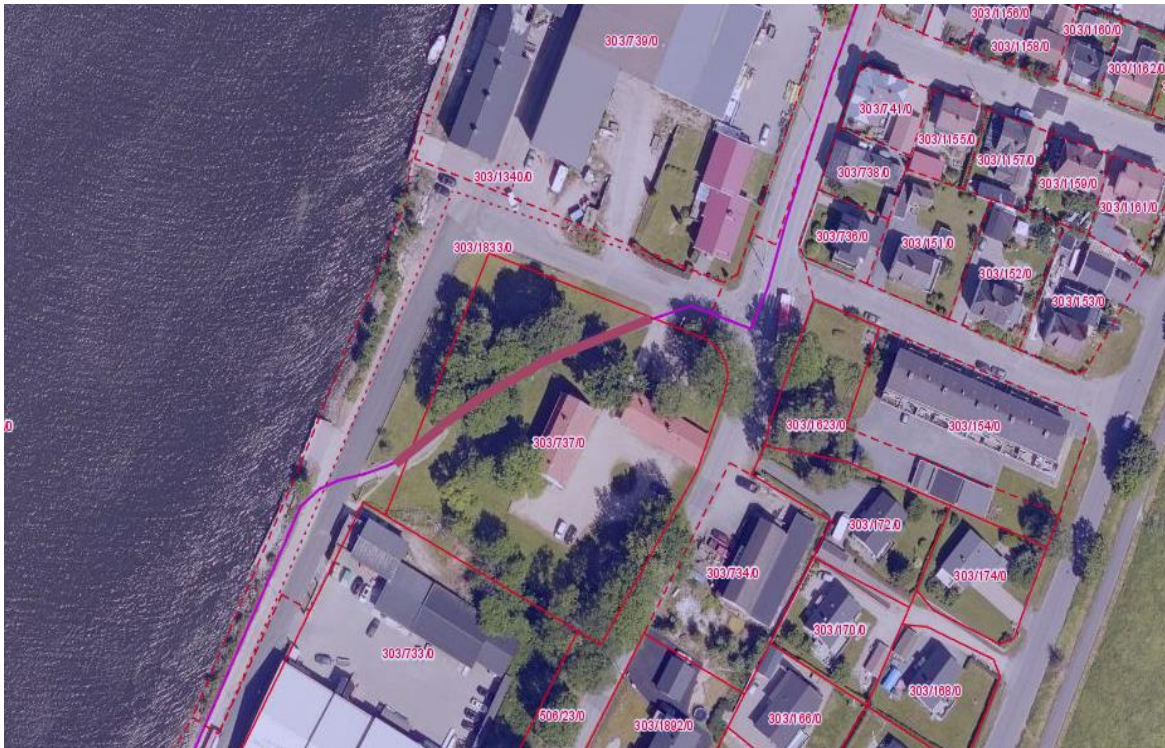
Gnr/Bnr	303/1353 – 303/1355
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	På Skakkeløkka har lokalsamfunnet bygget flott rasteplass med bord krakker, grill og ballspillbane. Siste tilvekst er tak over sittebord. De har også bygget fiskebrygge som er universell utformet. Det er gledelig å se at lokalsamfunna rundt Glommastien tilrettelegger og vedlikeholder, noe som viser hvor mye stien betyr i lokalsamfunnet. Ved Nabbetorp Hovedgård ble den første teglovnen bygd i 1673 i festningstidens første tid. Nabbetorp Teglverk ble

	bygget her i 1737 og var i drift frem til 1920. Verket ble helt til 1836 drevet med hestemølle. Gudeberg Teglverk ble anlagt omkring 1920 og revet ca. 20 år senere. Fredrikstad Teglverk lå på Prestelandet og var i drift en kort tid rundt 1900 tallet.								
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttut fart</td><td>☒ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttut fart	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttut fart	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								
Eksisterende tilrettelegging	Stien går fra Sorgenfri og inn i Nartegata, som er anlagt som miljøgate og fortsetter gjennom Nabbetorp hovedgård.								

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Rasteplass med bord/krakker og informasjonsskilt.	Lokalsamfunnet/ Virksomhet Park	Ved behov	
5	Fiskebrygge	Etterses, repareres ved behov.	Lokalsamfunnet / Virksomhet Park.	Ved behov	

Nabbetorp Hovedgård



Gnr/Bnr	303/737								
Grunneier	Unger Fabrikker AS								
Reguleringsstatus									
Totalareal									
Forvaltning og drift	Grunneier / Fredrikstad kommune								
Kommentarer	Ved hovedgården ble den første tegløyen bygd (1673 - 1920). Siden kom Nabbetorp Teglverk (1737 – 1920) Gudeberg Teglverk (1899 – 1929).								
Egnet bruk	<table border="1"> <tr> <td>☒ Turgåing</td><td>☒ Sykling</td></tr> <tr> <td>☐ Bading</td><td>☐ Klatring</td></tr> <tr> <td>☐ Båttutført</td><td>☒ Fiske</td></tr> <tr> <td>☒ Lek, rekreasjon</td><td>☐ Telting</td></tr> </table>	☒ Turgåing	☒ Sykling	☐ Bading	☐ Klatring	☐ Båttutført	☒ Fiske	☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting
☒ Turgåing	☒ Sykling								
☐ Bading	☐ Klatring								
☐ Båttutført	☒ Fiske								
☒ Lek, rekreasjon	☐ Telting								
Eksisterende tilrettelegging	Stien går gjennom Nabbetorp Hovedgård ned til elva og følger denne under Fredrikstad brua ned til Prestlandet. Her går den over en halvbro / treplating langs elva. Her drar elva stadig med seg masser, slik at det må ses på om det kan gjøres nye tiltak på stedet.								

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Rasteplass med bord/krakker og informasjonsskilt.	Virksomhet Park	Ved behov	
5	Bro / treplattung.	Bør se på annen løsning da elva stadig tar med seg masser på stedet.	Virksomhet Park	Straks	?

Prestlandet



Gnr/Bnr	303/1419
Grunneier	Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Fredrikstad Teglverk lå på Prestlandet og var i drift kort tid rundt 1900.
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutført ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting
Eksisterende tilrettelegging	På Prestlandet går stien mellom ny blokkbebyggelse rundt gamle Spinneriet og elva ned til fergestedet i Gamlebyen.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	
4	Krakker og bord	Rasteplass med bord/krakker og informasjonsskilt.	Virksomhet Park	Ved behov	
5	Treplatting v/Spinneriet	Etterses, materiell skiftes ut ved behov.	Virksomhet Park	Ved behov	

Gamlebyen



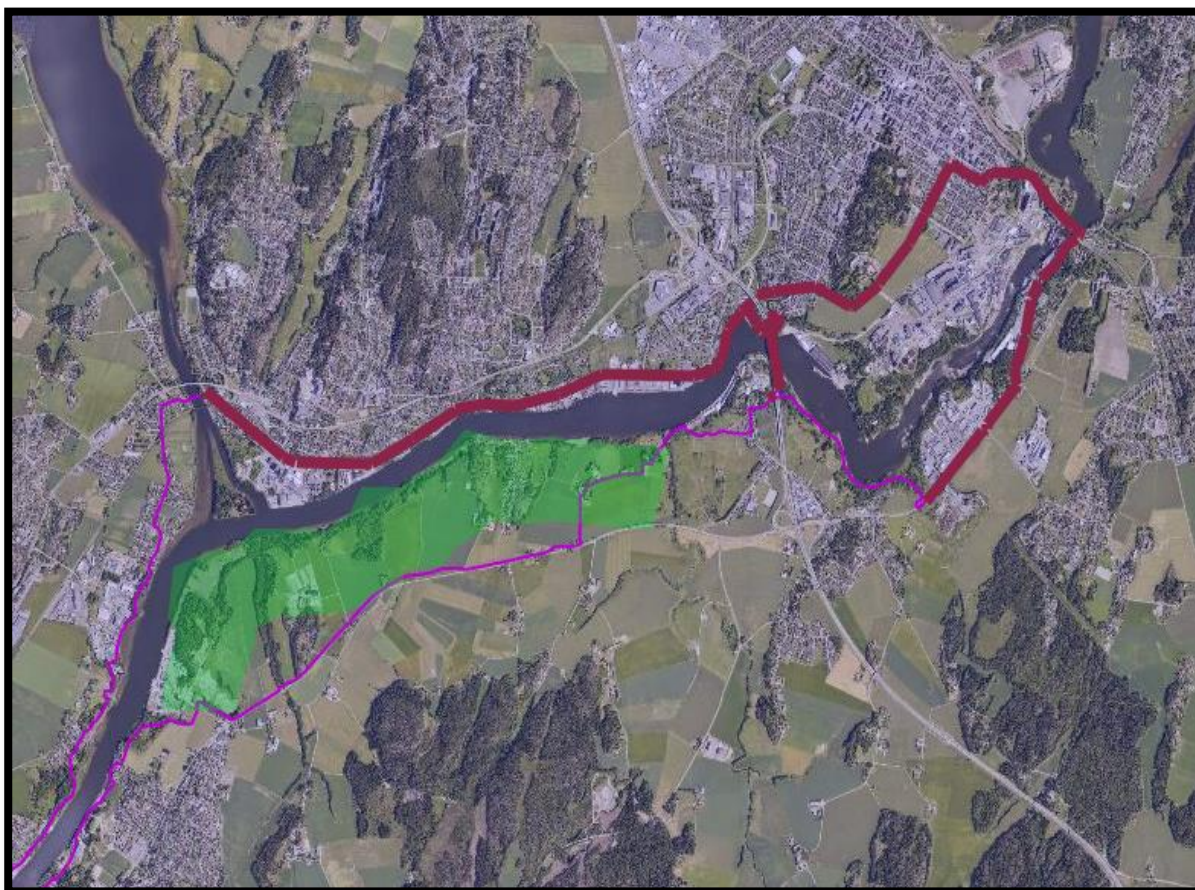
Gnr/Bnr	302/120
Grunneier	Forsvarsbygg / Fredrikstad kommune
Reguleringsstatus	
Totalareal	
Forvaltning og drift	Fredrikstad kommune
Kommentarer	Gamlebyen ble grunnlagt i 1567
Egnet bruk	☒ Turgåing ☒ Sykling ☐ Bading ☐ Klatring ☐ Båttutfart ☒ Fiske ☒ Lek, rekreasjon ☐ Telting
Eksisterende tilrettelegging	Fra Gamlebyen går Glommastien over til Sentrum via ferge, eller på Fredrikstadbrua.

Tiltak / Vedlikehold

NR	Tiltak	Beskrivelse	Utføres av/ Ansvar	Gjennom - føres år	Kostnad
1	Gressareal-vegetasjon	Kantklipp og holde stien / rasteplassen ren for ugress. Beskjære busker og trær som hindrer normal bruk av stien/rasteplassen.	Ekstern / Virksomhet vei og Park	Min. 2 ganger årlig.	
2	Stidekke - rasteplasser	Utbedre hull.	Virksomhet vei og Park	Ved behov	
3	Glommastistolper og info.skilt.	Rettes ved skjevhet, utbedring av skader	Virksomhet park	Ved behov	

Område merket med grønt, er mellom Leca til Roald Amundsens Minne. Dette var et sted forbundet med rasfarlige masser når vi etablerte stien på 1990 tallet. Her er det nå utført sikringsarbeidet på de rasutsatte stedene slik at det er mulig å bygge Glommasti i område. Dette vil gjøre stien til en enda rikere opplevelse. Her finnes flott natur med et litt annet preg da dette ikke har vært lett tilgjengelig før kanten ble stabil.

Den brune markeringa på bilde er den delen av Glommastien som ligger i Sarpsborg kommune. Der man kan velge to ruter, den ene over sykkelbroa langs E-6, den andre rundt om Sarpebroa og Hafslund Hovedgård.



Område under er tatt på toppen av sikringsmassene der det før var rasutsatt, her ligger forholdene godt til rette for etablering av ny Glommasti.

Bilde er tatt mellom Leca og Vesten på sikringsmassene som skal hindre jordras. Her er det mulighet å bygge stien i fremtiden slik at man slipper strekket langs rv.111. Foto Tore Solbakken

Vedlegg 2 Fundamentering

Fundamentering av Glommastien er gjort på følgende måte:

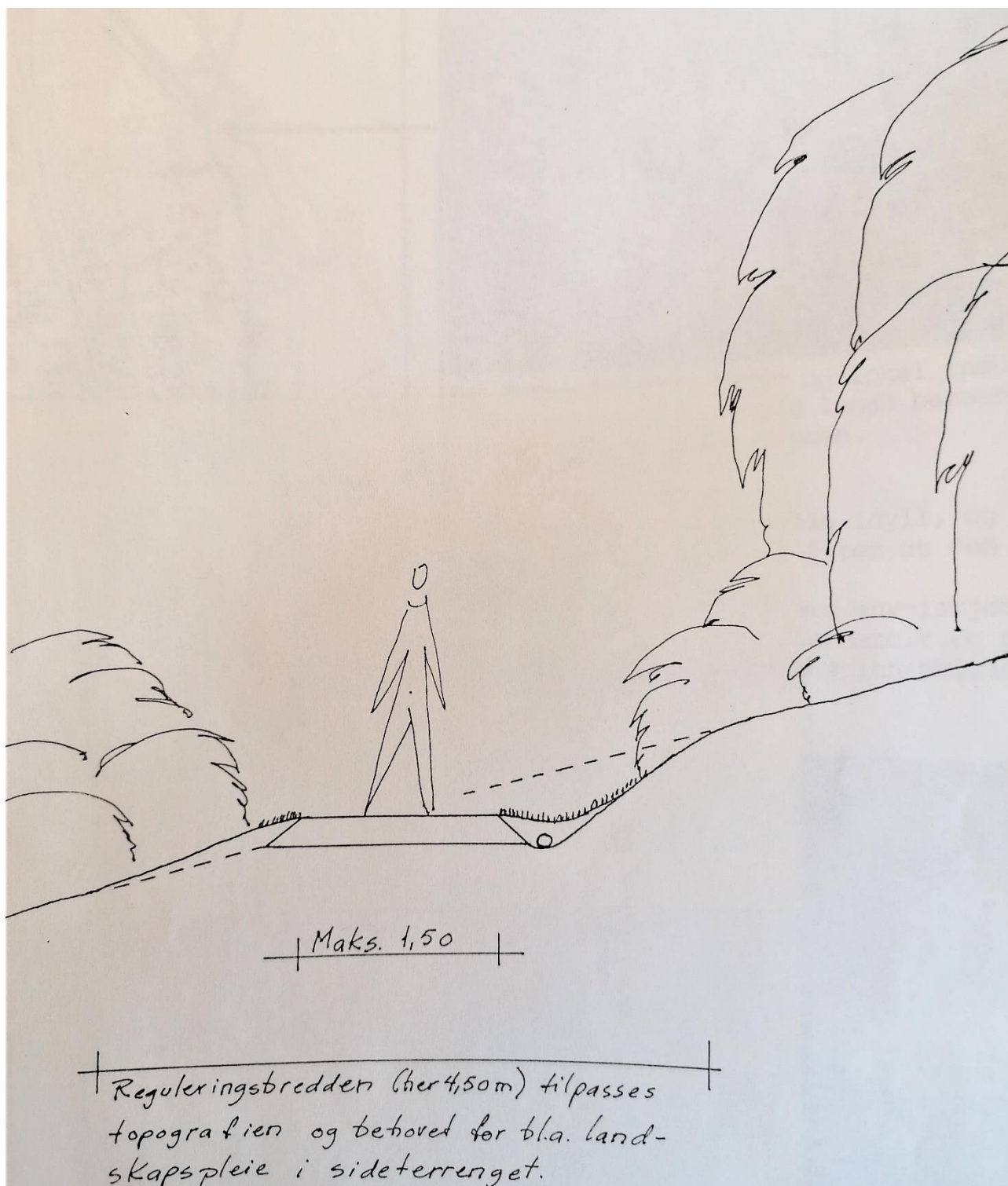
Utsjalting av dårlige masser, legging av duk, komprimering, og utlegging av masser. Tykkelsen på massene varierer noe i forhold til grunnforholda på stedet og hva som var nødvendig.

Stidekke består i hovedsak av grovpukk 22-60mm (forsterkningslag) som er mettet av 11-22mm (bærlag) samt et topplag av 0-8mm (rød grus) som er komprimert lagvis.

Stedlig masser er lagt inn til kantene med naturlig fall mot terrenget, slik at det ser ut som stien alltid har gått der. Topplaget av rød grus ble på lengre strekk lagt ut med asfaltutlegger som både planerer og komprimerer topp massen.

Glommastien er lagt slik at stien glir mest mulig skånsomt og naturlig inn i terrenget.





Kilder som er brukt i dette dokumentet er hentet fra:

A Nygaard – H. Zakariassen «Glimt fra teglverksindustrien ved Glommamunningen».

Asbjørn Nygaard «Sagbruksindustrien».

Terje Carlsen «Lokalhistorisk veiviser for Fredrikstaddistriktet»

Erling Bakken «Lokalhistorisk veiviser for Sarpsborgdistriktet»

Inge Eikland «Glommastien Fredrikstad – Sarpsborg»

Wikipedia: Roald Amundsen og Hans Nielsen Hauge

Bilder er hentet fra historiske kart Fredrikstad – Sarpsborg 1947.

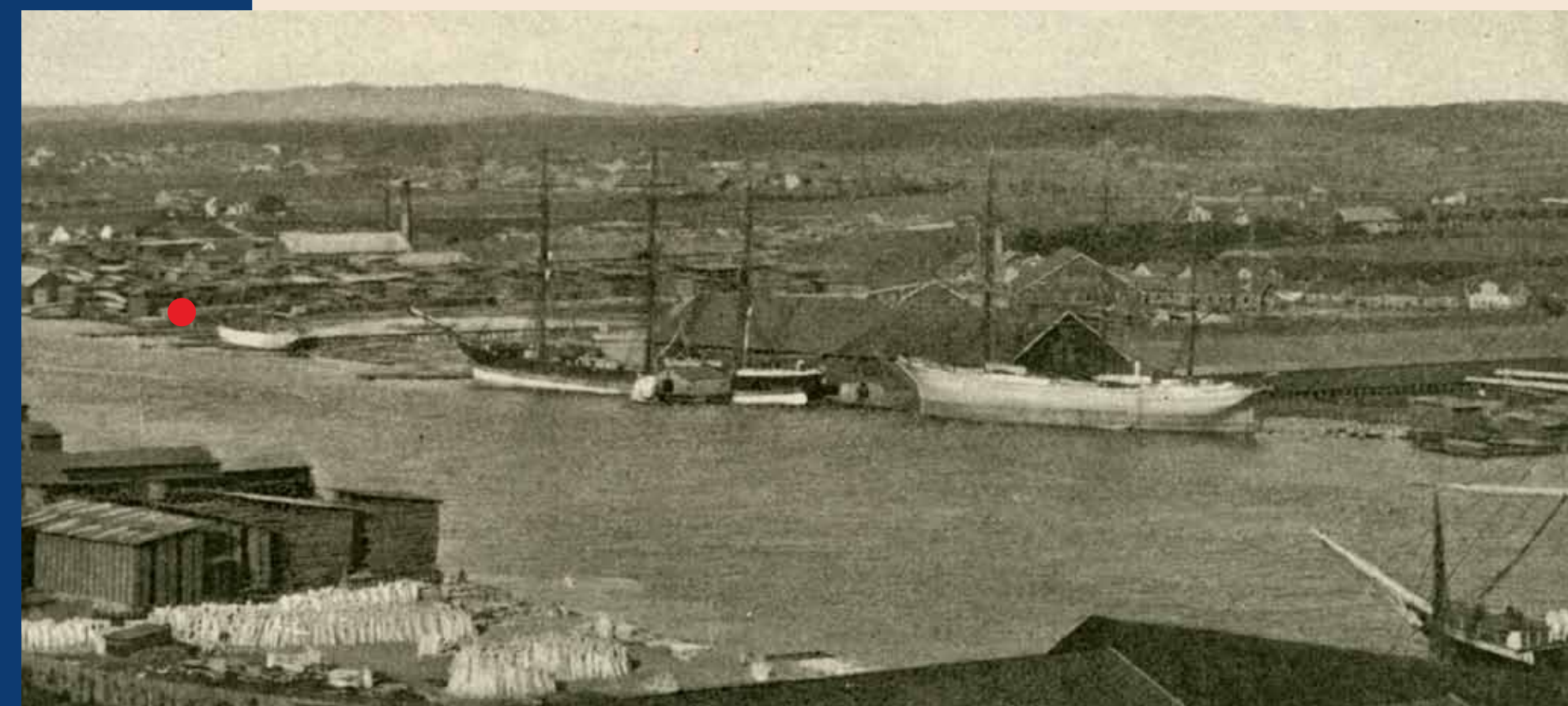
Glommastien

Sorgenfri

Fredriksstad Dampsaug/Mathisbruket

Vika til venstre er ingen naturformasjon. Dette var piren til et av de mange sagbrukene i Nedre Glomma-regionen. En pir var stedet hvor tømmeret ble trukket inn fra elva og over på saga. Fredriksstad Dampsaug ble anlagt her i 1860. Den gikk under navnet Galtungsaga etter J.C. Galtung som kom flyttende fra Drammen og startet sagbruk ved Glommas utløp. I 1893 overtok grosserer Arthur Mathiesen under navnet Arthur Mathiesen & Co's Brug. På folkemunne ble det kun kalt Mathisbruket. I denne perioden lå piren noe lenger sør, slik det framkommer av kartet på det andre skiltet. Mathiesen anla også høvleri og kassefabrikk på stedet. I 1896 ble det nærmest elva bygd et fabrikkanlegg som produserte trekullbriketter og tresprit av avfallet fra sagbrukene. Bruket brant flere ganger, siste gang i 1912. I mellomkrigstiden holdt Glomma Bruk til på tomte. Tuftene er fortsatt synlige.

✚ The inlet to the left is not a natural feature. This was where the timber was pulled in from the river to the sawmill. Fredriksstad Dampsaug was established here in 1860. It was commonly called Galtungsaga, a reference to the founder J.C. Galtung who came here from Drammen. In 1893 it was renamed Arthur Mathiesen & Co's Brug, after the new owner, and referred to as Mathisbruket. At that time the inlet was further south, as you can see on the other board. Mathiesen also established a planing mill and box making factory on the premises. In 1869 he built a factory for the production of charcoal briquettes and methyl alcohol north of this resting site. The raw material was residue from the sawmill. The mill burnt several times. Ruins are still visible.

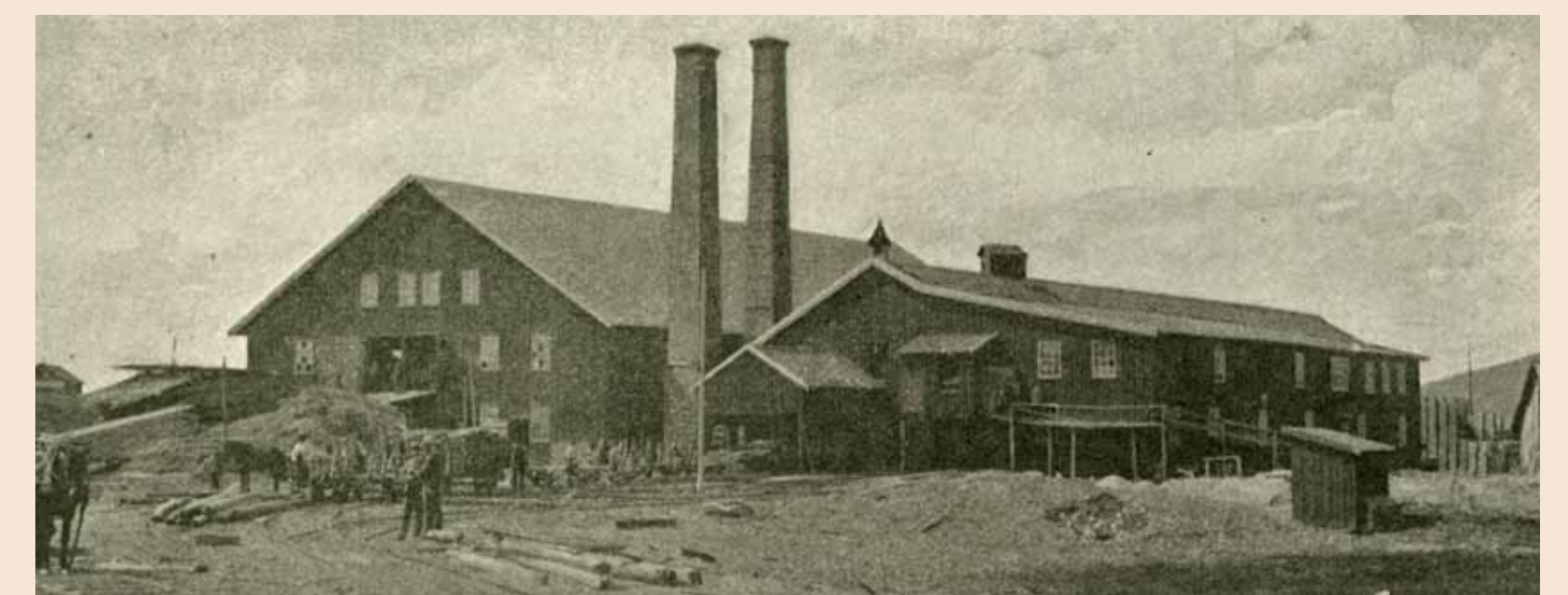


Utsyn mot industrivirksomhetene på østsiden av Glomma. Den røde sirkelen viser hvor du står nå. Som det framkommer av bildet var hele skogen bak deg et åpent område med planketomter. Narnte Teglverk ligger bak den hvite skuta. Like bak den mørke gavlen ligger bygningen på Mathisbruket. Til høyre for disse sees arbeiderstuene på Sorgenfri. Bildet er fra 1890-tallet.

View of the industry on the eastern bank of the Glomma. Your point of view is marked by a red circle. The photo shows that the entire forest behind you was an open area where the planks were stored. Behind the white ship is Narnte Teglverk (brickmill). Just behind the dark gable are the buildings at Mathisbruket. To the right of these you see the workers' cottages at Sorgenfri. The photo is from the 1890s.



Arbeidere ved Mathisbruket.
Workers at the Mathisbruket.



Arthur Mathisen & Co's Brug lå i skogen innerst i bukta. Bilde fra 1890-tallet.
Arthur Mathisen & Co's Brug in the forest by the inlet. Picture from the 1890s.

Innhold, kart og utfarming: Lars Ole Klavestad. Oversettelse: Karl Ottar Fjeld. Oversiktsbilder etter "Fredriksstad Industri i tekst og bilder".

Glommastien

Sorgenfri

Fra industri til frodig oreskog

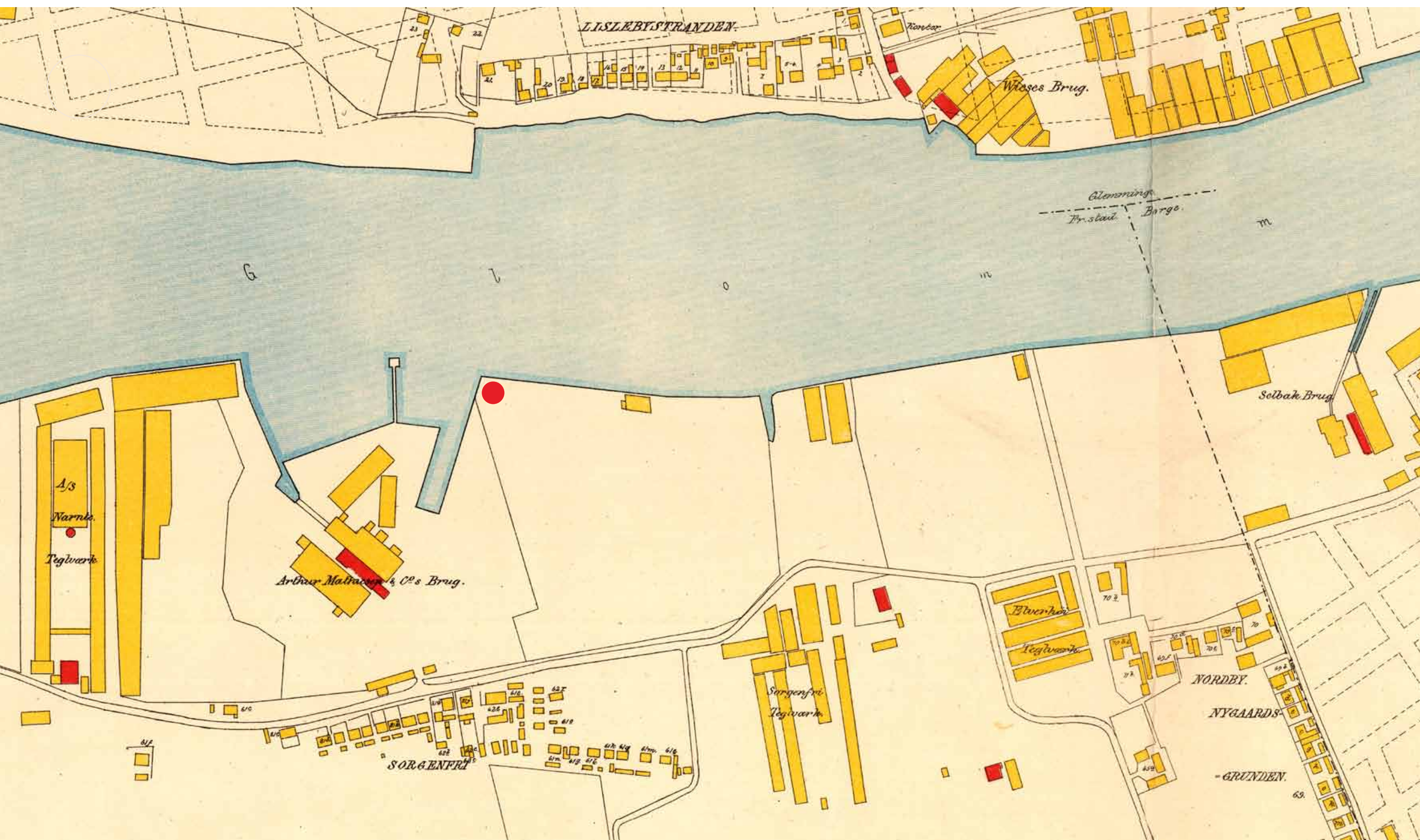
Fra 1860 og de påfølgende 50 årene vokste sagbruk og teglverk opp som paddehatter langs Glomma mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Til sammen var det rundt 17 sagbruk og over 20 teglverk i distriktet. Sorgenfri var et stort næringsområde. Kartet viser hvordan området så ut i 1903. Bak deg, på østsiden av Galtungveien lå Sorgenfri Teglverk og Elverhøi Teglverk. Lengst til høyre på kartet ligger Sellebak Bruk, som var i drift helt til 1964. Det lå der boligområdet Elvebredden ligger i dag. Bruket hadde planketomter på de flate områdene mot elva helt sør til denne rasteplassen. Som vist på tegningen til høyre er den karakteristiske arbeiderbebyggelsen på Sorgenfri bevart. Det samme gjelder for Lislebystranda, som du ser på den andre siden av elva. De 20 små stuene på rekke ble oppført på 1860- og 70-tallet. I svartorskogen til høyre for bebyggelsen lå Lisleby Brug eller Wiesebruket.



Sarpestuene på Sorgenfri er åtte små knubbehus som ligger vegg i vegg. Denne typen bebyggelse finnes også på Torp, Hannestad og Lislebystranda. De ble reist på slutten av 1860-tallet for å huse folk i viktige stillinger ved sagbruket som lå ut mot elva. Innerst i bukta til venstre for skiltet går det en sti opp til stuene. Tegning: Lars Ole Klavestad.

Sarpestuene at Sorgenfri are eight small adjacent houses . This sort of buildings can be found also at Torp, Hannestad and Lislebystranda. They were built towards the end of the 1860s to accommodate persons holding important positions at the sawmill by the river. From the inlet to the left of the board there is a pathway leading to the cottages.

🇬🇧 From 1860 and 50 years onwards about 17 sawmills and more than 20 brickyards were established along the Glomma between Fredrikstad and Sarpsborg. Sorgenfri was a major industrial area. The map shows what it was like in 1903. Behind you, east of the Galtungveien, was Sorgenfri and Elverhøi brickyards. On the right hand side is Sellebak Bruk, in use until 1964. This is now the location of the housing estate Elvebredden. The planks were stored in the flat area by the river as far south as to this resting site. As shown on the drawing the characteristic workers' cottages at Sorgenfri are still extant, as are the buildings at Lislebystranda on the opposite side of the river. The 20 small cottages in a row were erected in the 1860s and 1870s. In the black alder forest to the right of the houses is the location of Lisleby Brug, also called Wiesebruket.



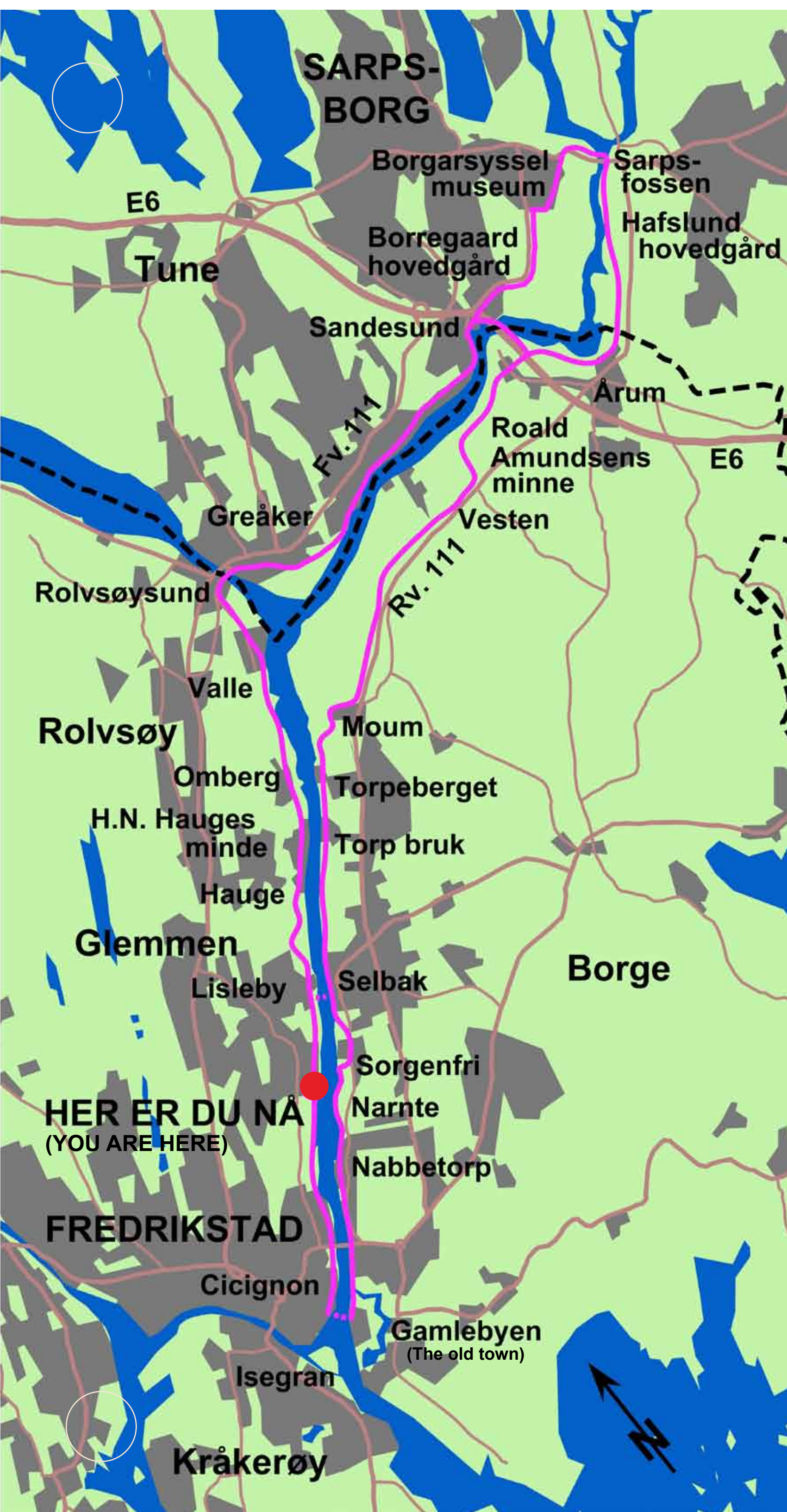
Kart fra 1903. Den røde sirkelen viser hvor du står nå.

Map from 1903. The red circle shows your present position.

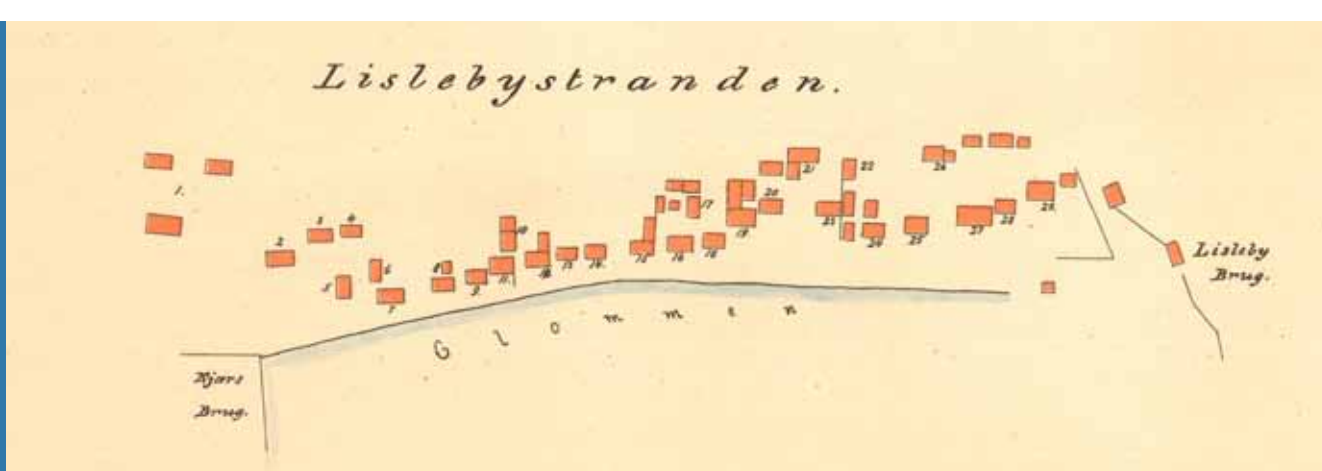
Mursten til tørk ved Sorgenfri Teglverk (1849-1969) og Elverhøi Teglverk (1860-1909). Bildet er fra 1890-tallet og viser områdene på østsiden av Galtungveien. Lengst til venstre ligger Fredriksstad Trækullfabrik, mens Nordby gård ligger på høyden til høyre.

Bricks stored to dry at Sorgenfri Teglverk (1849-1969) and Elverhøi Teglverk (1860-1909). The picture from the 1890s shows the areas east of the Galtungveien. To the far left is Fredriksstad Trækullfabrik, and on the hill to the right is Nordby farm.

Innhold og utforming: Lars Ole Klavestad. Oversettelse: Karl Ottar Fjeld. Teglverksfoto etter "Fredriksstad Industri i tekst og bilder" 1898. Kart fra 1903 hos Kartverket.



Avstander
distance:
Fredrikstad 3,0 km
Lisleby 1,0 km
Sandesund 11,7 km
Sarpsfossen 14,7 km
Hele 35 km



Glommastien

Lislebystranda

En stopp i bøkeskogen

Denne rasteplassen ligger mellom tomtene etter to av de største sagbrukene på vestsiden av elva, Kiærs Brug og Lisleby Brug. Rett nord for plassen ligger arbeiderbebyggelsen på Lislebystranda. Det er rundt 20 små arbeiderstuer som ble oppført på 1860- og 70-tallet. Opprinnelig hadde husene stue, kjøkken, kammers og en liten gang. Kartet ovenfor viser husene i 1889. Du står nå i kartets nedre venstre hjørne. Lisleby Brug, som også ble kalt Wiesebruket, lå nord for bebyggelsen, mens Kiærs & Co's Øvre Brug lå sørover mot båthavna der Terje Høili senere har bygd lager. Dette bruket ble startet opp i 1872, men brant i 1913. Nordover langs elva opp til Lislebystranda var det planketomter. Sumpområder langs elva ble fylt opp med bakhun og avskjær, som ble lagt lagvis for å stabilisere laste- og tørketomtene. Et lite stykke sør for denne rasteplassen er dette godt synlig i elvebredden, slik som vist på bildet til høyre.

Legg ellers merke til bøkeskogen som vokser omkring deg. Den danner en parkskog med en egen atmosfære. Omkring Sorgenfri, på motsatt side av Glomma var det også stor industriaktivitet fra 1860 og utover. Store sagbruk, teglverksbygninger, teglpiper og plankestabler dominerte det som i dag er frodig svartorskog.



Elvebredden med Kiærs Brug og Kiæråsen i bakgrunnen, fotografert på 1890-tallet. Store skuter ligger ved kai for å laste ombord materialer. Du befinner deg nå litt til høyre for bildeutsnittet.

The riverside with Kiærs Brug and Kiæråsen in the background, photographed in the 1890s. Large vessels moored to load timber. Your present position is somewhat to the right of the picture.

Innhold, kart og utforming: Lars Ole Klavestad. Oversettelse: Karl Ottar Fjeld. Foto: "Fredrikstad Industri i tekst og bilder" 1898. Kart over Lislebystranden hos Kartverket.



🇬🇧 This resting site lies between the the sites of the two largest sawmills on the eastern side of the river, Kiærs Brug and Lisleby Brug. A little to the north are the workers' cottages at Lislebystranda. Approximately 20 small cottages were built here in the 1860s and 1870s. Originally they contained a living room, kitchen, chamber and a tiny hall. The map above shows the houses in 1889. Your present position is in the lower left corner on the map. Lisleby bruk, also called Wiesebruket, was located north of the cottages, and Kiær & Co's Øvre Brug towards the south to the harbour where Terje Høili has built a warehouse. This mill was established in 1872, but burnt down in 1913. In the area to the north along the riverside the planks were stored. Swamps by the river were filled by flitch and residue in layers to stabilize the storing areas. This is visible a few paces to the south of this resting site, as shown in the picture to the right.

Notice also the beech forest around you. It's a park-like area with a special atmosphere. Sorgenfri, on the opposite side of the river, was also a major industrial area from 1860 onwards. Large sawmills, brickyards, brick chimneys and stacks of planks dominated what is now lush black alder forest.

Glommastien

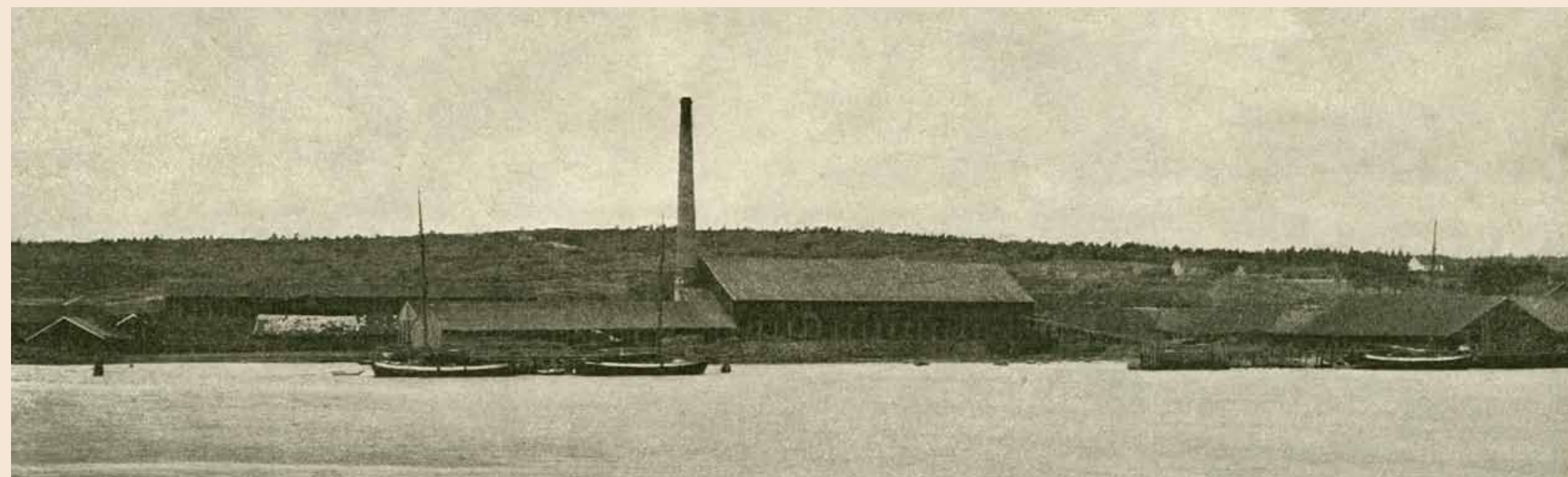
Vallestranda

Walle Teglverk

Elvekanten foran deg vitner om stor teglverksvirksomhet. Ingen andre steder langs Glommas bredder finnes det mer knust teglsten enn nettopp her. Den rød-oransje elvebredden er et sjeldent spor etter en virksomhet som i dag er helt borte. I dette området lå Nordre og Søndre Walle Teglverker. Lera ble tatt ut bakover i terrenget og brent til mursten i ringovner som lå nærmere elva. Begge verkene ble startet i 1874. 25 år senere ble det nordre verket overtatt av eierne til det søndre. De bygde også et sagbruk med tilhørende høvleri og kassefabrikk på tangen på nordsiden av den nærmeste bukta. Dette fikk navnet Walle Brug. Bruket ble nedlagt i 1923, mens teglverket var i drift seks år til.

På disse tangene som stikker ut i elva lå det store bygningskomplekser. Opprinnelig var tangene mindre tydelige, men da industrien vokste fram ble det fylt ut i elva. Ytterst ble de bygd brygger med kaiplass, slik at de ferdige produktene kunne fraktes over på skuter og lektere. Stolpene etter kaianlegget er fremdeles godt synlige.

Når du ser oppover elva ser du en markant fjellknaus som skyter fram i landskapet like ovenfor stedet der Visterflo møter Glomma. Her ligger Greåker fort, som ble bygd som en del av en forsvarslinje langs Glomma, i forkant av 1905. Fortet har en strategisk beliggenhet med utsyn over hele Nedre Glomma-regionen.



Nordre Walle Teglverk lå i området foran deg til venstre. Bilde fra 1890-tallet.

Nordre Walle Teglverk (brickyard) was situated in the area in front of you to the left. Picture from the 1890s.

✚ The bank of the river in front of you tells a story of extensive brick production, with a large amount of crushed bricks nowhere else to be seen along the Glomma. The red-orange bank is a rare trace of an enterprise now completely gone. This area is the location of Nordre and Søndre Walle Teglverker. The clay was dug out inwards from the river and burnt to bricks in kilns closer to the river. Both yards were established in 1874. 25 years later the northern one was acquired by the owners of the southern one. They also built a sawmill, Walle Brug, with an adjacent planing mill and box making factory on the spit north of the nearest inlet. This was shut down in 1923, but the brick yard was in use for another six years.

On these spits out into the river there were large groups of buildings. Originally the spits were less prominent, but they were enlarged as the industrial activity increased. Furthest out wharfs were built to facilitate the loading of vessels and barges. The pillars are still visible.

Up river you can see a prominent rock just above the spot where the Visterflo merges with the Glomma. This is the location of Greåker fort, part of the Glomma defence line established in 1902-1903, strategically situated with a view to the entire region av Nedre Glomma.

Innhold og utforming: Lars Ole Klavestad. Oversettelse: Karl Ottar Fjeld. Foto fra "Fredrikstad Industri i tekst og bilder" 1898. Kart fra 1908 hos Kartverket.

Kart over industrivirksomhetene langs Glomma fra 1908. Den røde sirkelen viser hvor du står nå.
Map from 1908 showing the industrial enterprises along the Glomma. The red circle shows your present position.

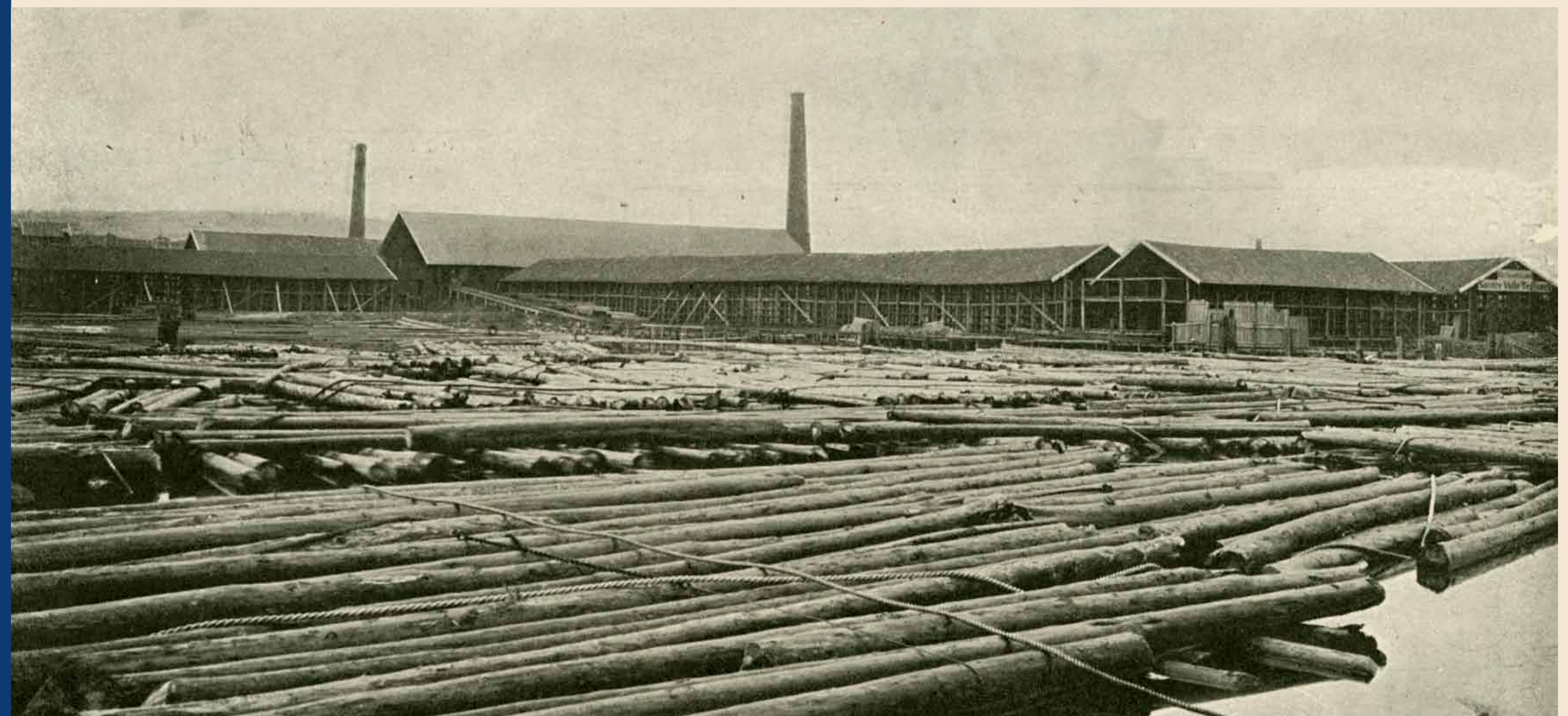
Glommastien

Vallestranda

Store bygninger utover på tangen

Dette bildet viser hvilken mengde av bygninger som fantes på teglverkene. Foruten selve ovnene var det lange, luftige tørkehus hvor mursten og taksten ble lagt til tørk. Med stor produksjon var det behov for stor plass. Rasteplassen ligger omtrent bak stabelen av kasser til høyre i bildet. Tørkehuse-
ne besto av enkle trekonstruksjoner. Selv om de en gang ruvet i landskapet er det i dag knapt rester etter dem. På neste tange, 400 meter lenger ned i elva lå Nordre Omberg Teglverk. Mellom de to tangene hadde trelastfir-
maet And. H. Kiær tømmeropplag, noe som tydelig framkommer av bildet.

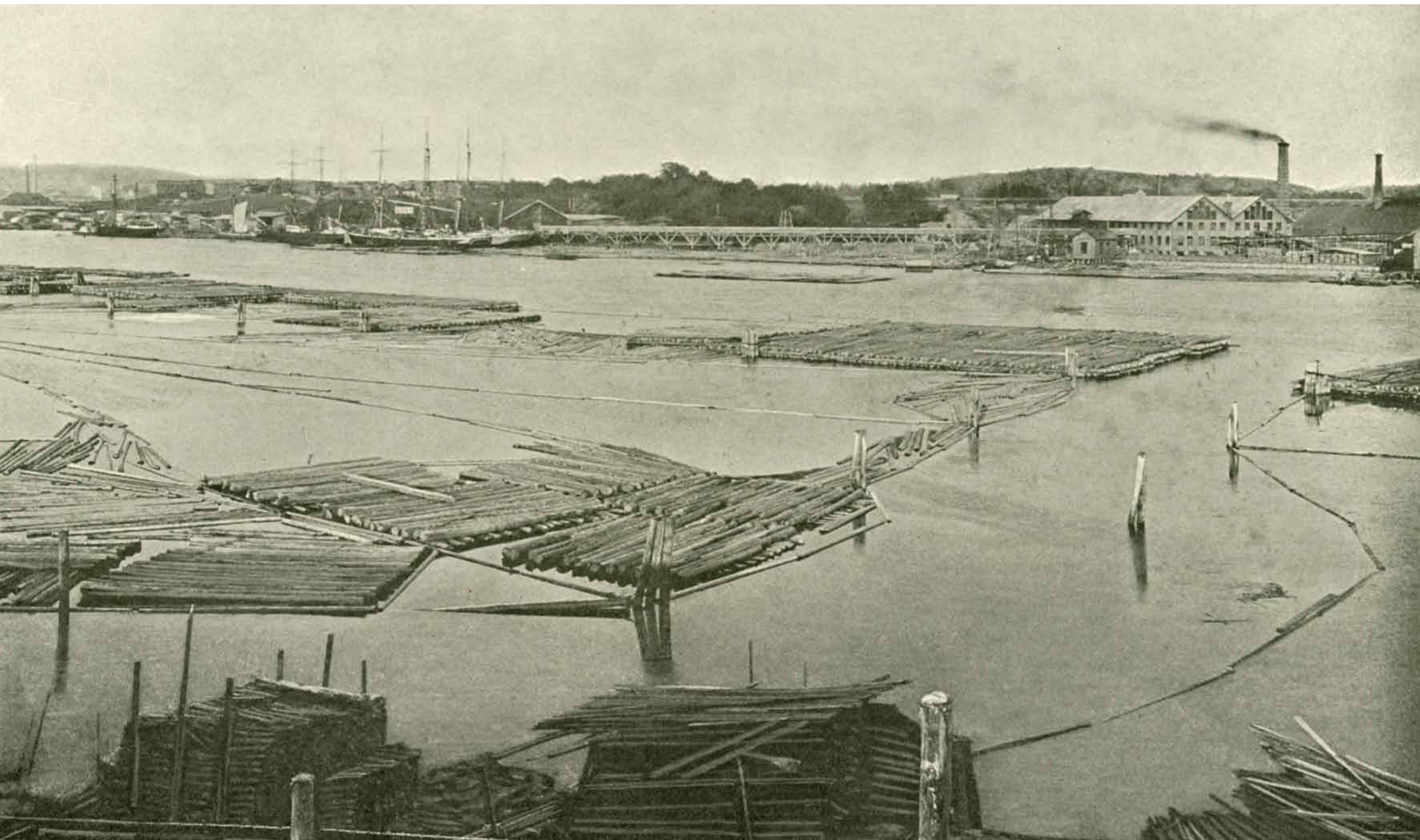
✚ This picture shows the large amount of brickyard build-
ings. In addition to the kilns there were long, airy structu-
res where bricks and tiles were stored for drying. The res-
ting site is behind the pile of boxes in the right hand side
of the picture. The drying buildings were simple wooden
constructions. Once they dominated the landscape, now
they are hardly visible. On the next spit, 400 metres further
down the river, was Nordre Omberg Teglverk. Between the
two spits was timber merchant And. H. Kiær's timber yard,
as the picture clearly shows.



Søndre Walle Teglverk på 1890-tallet.



Avstander
distance:
Fredrikstad 7,9 km
Lisleby 4,9 km
Sandesund 6,6 km
Sarpsfossen 9,8 km
Hele 35 km



Stedsnavnet Valle betyr voll og beskriver således en gressvoll. Som gårdsnavn her på Rolvsøy har det vært kjent siden 1500-tallet. Tunene på de to Valle-gårdene ligger på vestsiden av jernbanen. Mesteparten av lergropene er utbygd til næringsområde, men en lite sone her ved elvebredden har fått være et naturområde til glede for mennesker og dyr. I 1894 ble det funnet rester etter en ni meter lang båt i en gravrøys 250 m rett nord for rasteplassen her på Vallestranda.

The place name Valle means grassy knoll, and can be traced in the sources back to 1500s. There are two Valle farmyards west of the railway. Most of the clay pits have been developed into business areas, but a tiny zone here by the bank of the river has been left as a natural resort for the benefit of human beings and animals. In 1894 the remains of a boat measuring nine metres were found in a barrow at Valle.

Bildet viser hvordan det så ut på den andre siden av elva på 1890-tallet. Vi ser Moum Brug slik det så ut like før brannen i 1895. Bildet er tatt fra Omberg, litt lenger ned langs elvebredden. Den doble bygningen til høyre var selve sagbruket. Pipa som det kommer røk fra, tilhørte bruket. Den andre pipa tilhørte Moum Teglverk, som lå vegg i vegg. Foran saga sees en liten bygning på påler. Like til venstre for denne er det en kran. Her var piren, et hakk i elvebredden, hvor tømmeret ble tatt opp fra ellevannet og fraktet på en kjerratt opp til saga. Lenger til venstre, bak skutene, ligger et stort bordhus som ble brukt til tørking før utskipping. Mellom bygningene går det transportbånd. I venstre bildekant sees Tangen Teglverk. Det nakne fjellet bak til høyre er Påskefjellet.

The picture, taken at Omberg somewhat further down the river, shows the opposite side of the river with Moum Brug just before it burnt down in 1895. To left you can see Tangen Teglverk.

Glommastien

Vallestranda

På den andre siden av elva

Området på den andre siden av Glomma tilhører Moum i Borge. Her startet Norsk Leca produksjon av Lecablokker i 1963. I forlengelse av teglverksperioden ble det tatt ut lere til virksomheten helt til 1990-tallet. Produksjonsanlegget ser du foran deg til høyre. Det ble oppført på tomten etter Moum Bruk og Gimle Teglverk.

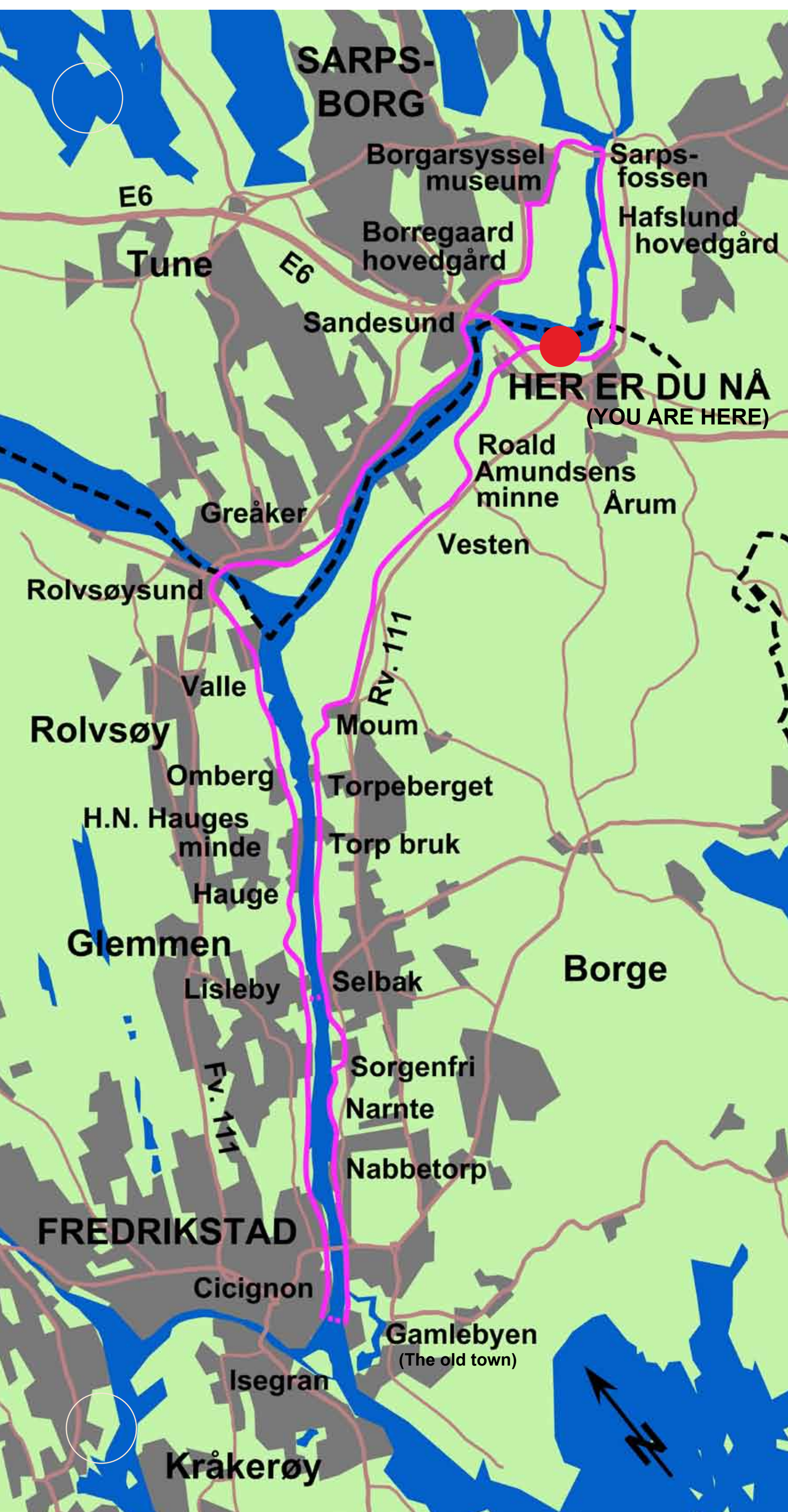
Moum Brug ble anlagt i 1873. I glansperioden var Anthon B. Nilsen, også kjent under forfatterpseudonymet Elias Kræmmer, disponent. Rundt 300 mann arbeidet på bruket i disse årene omkring 1900. På den andre siden av elva, litt på skrått til høyre, lå det et stort tørkehus for planker som skulle skipes ut. Til venstre i landskapet lå Tangen Teglverk. Det ble anlagt i 1892 og var virksomt i 70 år.

I de første årene av 1900-tallet inntrådte en avsetningskrise for teglverksprodukter, og den store konkurransen verkene imellom førte til vanskeligheter for mange av dem. I 1909 sluttet de fleste seg sammen i A/S Fredrikstad forenede teglverker. I overkant av 20 verk var med i sammenlutningen, deriblant Walle Teglverk, som var med fra start. Tangen Teglverk var det siste som ble med, i 1913.

✚ The area on the other side of the river belongs to Moum in Borge, the location of Moum Brug and Gimle Teglverk. The brickyards' use of raw material was continued with Norsk Leca extracting clay for the production of Leca building blocks on the premises from 1963 till the 1990s. The plant can be seen in front of you to the right.

Moum Brug was established in 1873. In its heyday Anthon B. Nilsen was the manager. He was also a renowned author under the pseudonym Elias Kræmmer. There were approximately 300 employees here around 1900. On the river bank, slightly to the right, there was a large drying building for planks to be shipped. To the left was Tangen Teglverk, established in 1892 and in use for 70 years.

In the early 1900s sales of bricks and tiles dropped, and the intense competition meant trouble for several of the brickyards. In 1909 more than 20 yards amalgamated into A/S Fredrikstad forenede teglverker. Among them from the start was Walle Teglverk. Tangen Teglverk was the last one to join in 1913.



Avstander
distance:
Sarpsfossen 3,2 km
Sandesund 0,8 km
Selbak 9,3 km
Fredrikstad 13,3 km
Hele 35 km



Glommastien

Dombergdammen

Landskapet nedenfor fossen

Her fra elvebredden ved Domberg ser du over til Borregaards kaianlegg ved Melløs. Det må ha vært i dette området kong Olav Haraldson la til land da han kom opp Glomma for å grunnlegge byen Borg på vestsiden av Sarpsfossen i 1016. Lenger oppover mot fossen er strømmen for sterk til at noen båter kan ta seg fram.

De lange industritradisjonene som knytter seg til Sarpsfossen har satt tydelig preg på landskapet her ved Domberg. Foruten møller hadde Hafslund og Borregaard sagbruk som ble drevet av fossekraften. Før alle damsagene ble anlagt på 1860-tallet var retten til fossen spesielt verdifull. I 1896 åpnet jernbanelinja til Hafslundskaia i Sundløkka. Banen ble hovedsakelig brukt til å frakte råvarer som antrasittkull, koks og kalksten, som ble benyttet til å fyre opp ovnene til "Karbiden", Hafslund Karbidfabrikk. Dette var en av landets første elektriske jernbanelinjer, drevet av strøm produsert i fossen. Linja utgjør i dag traséen for Glommastien her på Årum.

Høydedraget på den andre siden av Glomma kalles Buene. Dette ligger i dag inne på Borregaard industriområde. Her ble det tidlig på 1800-tallet anlagt arbeiderboliger. Disse sto fram til 1950-tallet. I elvekanten hadde Borregaard sitt eget lille teglverk allerede på 1700-tallet, men det var først på midten av 1800-tallet det ble etablert et større verk her. Som det framgår av kartet til høyre lå dette tvers over elva for der du står nå. Tenk hvilken enorm mengde teglsten som har blitt produsert for å bygge de mange fabrikkbygningene på Borregaard. Teglverket var i drift til starten av 1960-tallet.

Litt til høyre, på denne siden av elva, ligger Dombergodden. Tidlig på 1800-tallet var det ideer om å bygge den første Sarpebrua herfra over til Buene. Rett ut i elva for der du står ligger en avlang grusbanke som kalles «Grå'n». Den er skapt av flomvannet, spesielt ved storflommene i 1967 og 1995.



Kart som viser området i 1902. Svarte buede linjer viser jernbanelinjer på begge sider av elva. Det var også et eget industrispor til Melløs Brygge. Kartet viser også Borregaard hovedgård og teglverk, samt diverse arbeiderboliger i Buene. Rød sirkel viser skiltets plassering.

Map showing the area in 1902. The red circle marks the position of the board.

Here from the river bank at Domberg you see the Borregaard wharf at Melløs across the river. This was probably the spot where king Olav Haraldson landed when he sailed up the Glomma to establish the town Borg west of the Sarpsfossen waterfalls in 1016. Further up the river the stream is too strong for manoeuvring boats. The long-lasting industrial traditions connected to the Sarpsfossen have left distinctive traces. In addition to grain mills there were water driven sawmills at Hafslund and Borregaard. Before the steam-driven mills were established around 1860 the privileges pertaining to waterfalls were particularly valuable. In 1896 a railway line between the Hafslund wharf and Sundløkka was opened. It was mainly used for transporting anthracite coal, coke and limestone used to fuel the kilns at "Karbiden", Hafslund Karbidfabrikk. The railway was one of the first of its kind in the country, powered by electricity from the power station by the Sarpsfossen. It is now the route of the Glommastien here at Årum.

Innhold, kart og utforming: Lars Ole Klavestad. Oversettelse: Karl Ottar Fjeld. Kart fra 1902 hos Kartverket.

Glommastien

Dombergdammen

Plankerenna fra Hafslund

Ved Dombergdammen er en rest av beitelandskapet langs Glomma bevart. I dette området hadde også Hafslund sine bordtomter. Skutene som skulle hente plankene som var skåret i sagene ved Sarpsfossen kunne ikke gå lenger opp enn hit. Derfor anla Hafslund en plankerenne fra fossen og helt ned til Gretnesbekken nedenfor Sundløkka. Renna sto på trestolper og var fylt med vann slik at materialene ble fløtet nedover. I området mellom Dombergodden og Gretnesbekken hadde de ulike trelasthandlerne sine tomter. Her ble materialene hentet opp fra renna og lagt i store stabler for utskiping. Kartet lengst til høyre er fra 1887 og viser hvordan renna slynget seg langs elvebredden. Den røde prikken viser hvor du står nå. Her var det det en holme med en slags kanal på innsiden. Det er her dammen ligger i dag. Vest for dammen er det fremdeles mulig å se rester etter noen av stolpene som bar renna. Bildet øverst viser plankerenne ved Sundløkka. Kartet i midten viser hvordan bordtomtene var organisert.

På midten av 1800-tallet lå arbeidertallet på Hafslund på mellom 500 og 600. Av disse jobbet 300 på selve sagbrukene ved fossen, mens resten jobbet på bordtomtene i dette området. Mange av dem bodde i arbeiderbrakker som lå på toppen av bakkene ovenfor dammen. Det var til sammen sju brakker av ulik størrelse. I dag er det bare Rosmannsbrakka som er tilbake. De øvrige ble revet i 1976 forbindelse med E6-utbyggingen.

Konene i brakkene pleide å skure tepper og hente vann ved elvebredden nedenfor rasteplassen. Gjennom det store søkket ovenfor dammen gikk det en sti ned bakkene. Den bratte bakken til høyre for søkket ble kalt Himmelbakken. Det var den største bakken i området og ble brukt som hoppbakke om vinteren.

Around Dombergdammen there is a remainder of the grazing land along the Glomma. This area was also used by Hafslund for storing the planks. In the river this was as far as ships could sail. To facilitate the loading of planks on the ships Hafslund built a chute from the Sarpsfossen all the way to Gretnesbekken below Sundløkka. The chute rested on wooden pillars and was filled with water so the materials could be floated downwards. In the area between Dombergodden and Gretnesbekken various timber merchants stored the planks on separate lots. The materials were collected from the chute and stacked for loading. The map furthest to the right dates from 1887 and shows how the chute followed the curves of the river. The red dot marks your present position. Here was a small islet with a canal on the inside. This is where the dam is today. West of the dam some of the pillars carrying the chute are still visible. The picture shows the chute at Sundløkka. The map in the middle demonstrates how the storage lots were organized.

In the middle of the 1800s the number of workers at Hafslund was between 500 and 600. About 300 worked at the sawmills by the waterfalls, and the rest on the storage lots in this area. Many of them lived in barracks situated on the top of the hills above the dam. There were seven barracks of varying size. Today only the Rosmannsbrakka remains. The others were demolished in 1976 when the E6 motorway was built.

The women in the barracks used to scrub rugs and fetch water by the riverside below the resting site. Through the huge hollow above the dam there was a pathway down the hills. The steep hill to the right of the hollow was called Himmelbakken (meaning something like the hill from the sky). It was the biggest in the area and was used as a ski jump in winter.

Arbeiderbrakkene lå i rekker på toppen av bakken. Den gjenværende Rosmannsbrakka er markert med rødt.

The workers' barracks were built in a row on top of the hill. The remaining Rosmannsbrakka is marked in red.

Rosmannsbrakka i 1928. Foto: Ingebret Aas.

Bordskrivergården i Sundløkka. Foto: L.O. Klavestad.



Saksnr.: 2020/38890
Dokumentnr.: 219
Løpenr.: 204304/2024
Klassering: 614

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Teknisk utvalg	28.05.2025	9/25
Formannskapet	05.06.2025	
Bystyret	12.06.2025	

Investeringsbeslutning Fredrikstad brannstasjon - strakstiltak

Kommunedirektørens innstilling

Kommunedirektøren anbefaler formannskapet å gi følgende innstilling til bystyret:

1. De økonomiske rammene for prosjekt Fredrikstad brannstasjon – strakstiltak settes til en styringsramme (P50) på 120,0 millioner kroner inklusive merverdiavgift, og en kostnadsramme (P85) på 132,5 millioner kroner inklusive merverdiavgift.
2. Prosjektet finansieres med låneopptak og momskompensasjon, og innarbeides i budsjett og økonomiplan for 2026–2029.

Sammendrag

Teknisk utvalg uttaler seg i saken.

Med planlagte strakstiltak imøtekommes lov- og forskriftskrav knyttet til rent/urent område på Fredrikstad brannstasjon. Strakstiltakene lukker avvikene for rent og urent område, men bidrar samtidig til å øke arealbruken, da tiltakene er arealkrevende og presses inn på en brannstasjon som allerede har betydelige begrensninger. Som en konsekvens av dette er det vurdert som nødvendig å flytte forebyggende avdeling ut fra brannstasjonen, slik at brannstasjonen kun vil være lokasjon for beredskap og ledelsen.

Strakstiltakene omfatter av den grunn nødvendige tiltak for at brannvesenet skal imøtekomme lov- og forskriftskrav knyttet til rent/urent område på to lokasjoner, beredskapsavdelingen på Fredrikstad brannstasjon og avdelingene forebyggende og boligtilsyn i Tomteveien.

Kommunedirektøren anbefaler at prosjektet med strakstiltak gjennomføres.

Vedlegg

Ingen.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Bystyresak 46/24 den 21.03.2024, Fredrikstad Brannstasjon – utredning av videre bruk
2. Bystyresak 124/23 den 15.06.2023, Dokumentasjon av brannvesenet i Fredrikstad
3. Bystyresak 85/21 den 17.06.2021, Revidert budsjett / 1. tertial 2021 for Fredrikstad kommune
4. Bystyresak 77/20 den 18.06.2020, Fredrikstad brannstasjon - behovsutredning og alternativvurdering

Saksopplysninger

Bystyret vedtok 21.03.2024 i PS 46/24 Fredrikstad brannstasjon – utredning av videre bruk:

1. Fredrikstad brannstasjon rehabiliteres ikke som enelokasjon for Fredrikstad brannvesen.
2. Kommunedirektørens bes om å sondere interessen for å utrede mulig felles brannvesen med en eller flere andre kommuner i Østfold, og på bakgrunn av dette fremme sak om forslag til felles utredningsmandat, organisering av arbeidet og tidsplan. Dette bør avklares innen 01.06.2024.
3. Kommunedirektøren bes planlegge og prosjektere nødvendige strakstiltak på dagens brannstasjon. Kostnader til dette er innarbeidet i budsjett 2024 og handlingsprogram 2024–2027.
4. Kommunedirektøren utreder muligheten for at brannstasjonen kan være på nåværende plassering ved å se på muligheten for at funksjoner i brannvesenet som ikke lar seg realisere på denne lokasjonen driftes fra annen lokasjon. Dette arbeidet gjennomføres i tett samarbeid med ansattes organisasjoner og ledelsen i Fredrikstad brannvesen. Dette arbeidet igangsettes snarest mulig etter at punkt 2 er avklart.

Når det gjelder vedtakspunkt 2, så er en sondering gjennomført og et samarbeid med Sarpsborg kommune vurderes nærmere. Dette følges opp i samarbeidsarena for Sarpsborg og Fredrikstad kommuner.

Denne saken omhandler øvrige vedtakspunkt.

Det er krav til fysisk arbeidsmiljø på brannstasjoner. Ansatte ved brannstasjoner blir utsatt for arbeidsmiljøfaktorer som blant annet kan føre til kreft. Ved brannstasjoner skal derfor de fysiske forholdene gi vern mot forurensning fra brannrøyk, helsefarlige kjemikalier og biologiske faktorer. Spesielt viktig er det å oppfylle kravet om rent og urent område. Rent og urent område skal være fysisk adskilt med barrierer og urent område skal ikke ha direkte gjennomgang til andre lokaler. Strakstiltakene er nødvendig tiltak for å imøtekomme dette og er ikke godt nok ivaretatt i dag.

Ved prosjektering viser det seg at usikkert anslag i budsjett 2025 og økonomiplan 2025-2028 på 95 millioner kroner inklusive mva., ikke vil være tilstrekkelig for å tilfredsstille Arbeidstilsynets krav til rent og urent område.

Tiltakene løser problemene med rent og urent område, men skaper samtidig plassproblemer på brannstasjonen. Derfor må forebyggende avdeling flyttes ut, slik at brannstasjonen kun brukes til beredskap og ledelse.

Avdeling boligtilsyn er i dag lokalisert i Tomteveien 30. For å unngå at brannvesenet må være lokalisert på tre steder, samlokaliseres forebyggende avdeling med avdeling for boligtilsyn. Disse avdelingene har også krav til rent og urent område, som ikke er godt nok ivaretatt i dag. Derfor inngår også etablering av denne funksjonen i Tomteveien som del av prosjektet.

Strakstiltakene inkluderer nødvendige tiltak for å oppfylle kravene til rent og urent område på to steder, samt noen mindre ombygginger som utvidelse med tre ekstra forlegningsrom og mindre tilpasninger i kontorarealer på brannstasjonen.

Fredrikstad brannstasjon

Tiltakene vil løse hele behovet for rent og urent område, inkludert etablering av en vaskehall for kjøretøy. Det er knyttet noe usikkerhet til etableringen av en vaskehall på brannstasjon fordi det må søkes om dispensasjon fra plankrav for å få tiltaket gjennomført, men det er pågående prosesser for å avklare dette. En vaskehall er kjernen i rent og urent område. Hvis det viser seg at en ny vaskehall ikke kan bygges på brannstasjonen, vil andre alternativer vurderes for å få etablert en permanent vaskehall i nær tilknytning til Fredrikstad brannstasjon.

Plassering av ny vaskehall ved brannstasjonen fører til at kjøremønstret ved brannstasjonen må endres. Figurene under viser to alternative plasseringer av vaskehall (blå del):

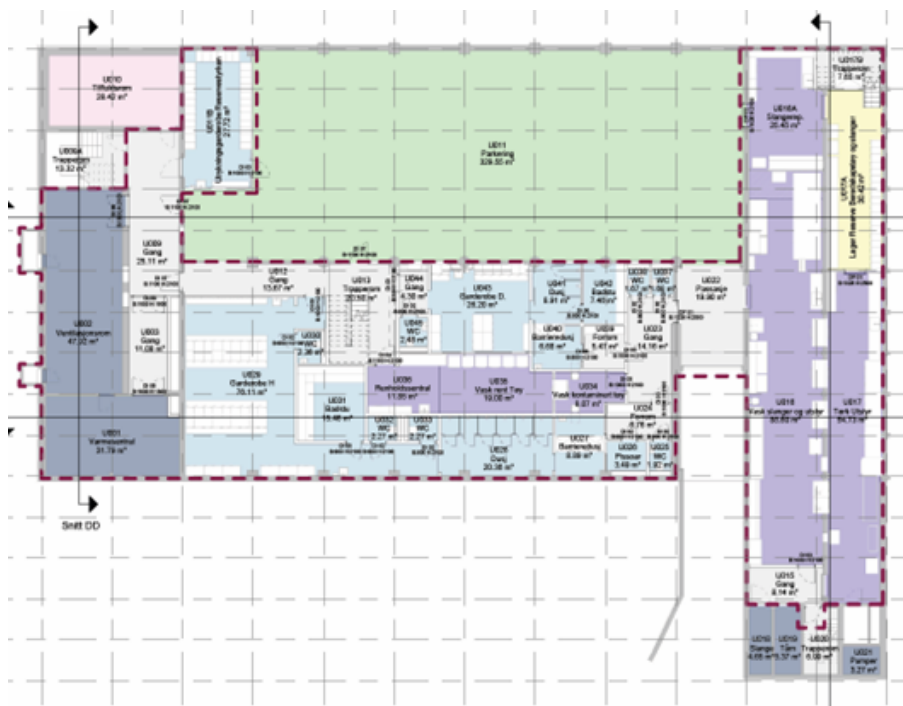


For å imøtekomme kravet til rent og urent område, kreves at følgende funksjoner etableres i brannstasjonens kjelleretasje og første etasje:

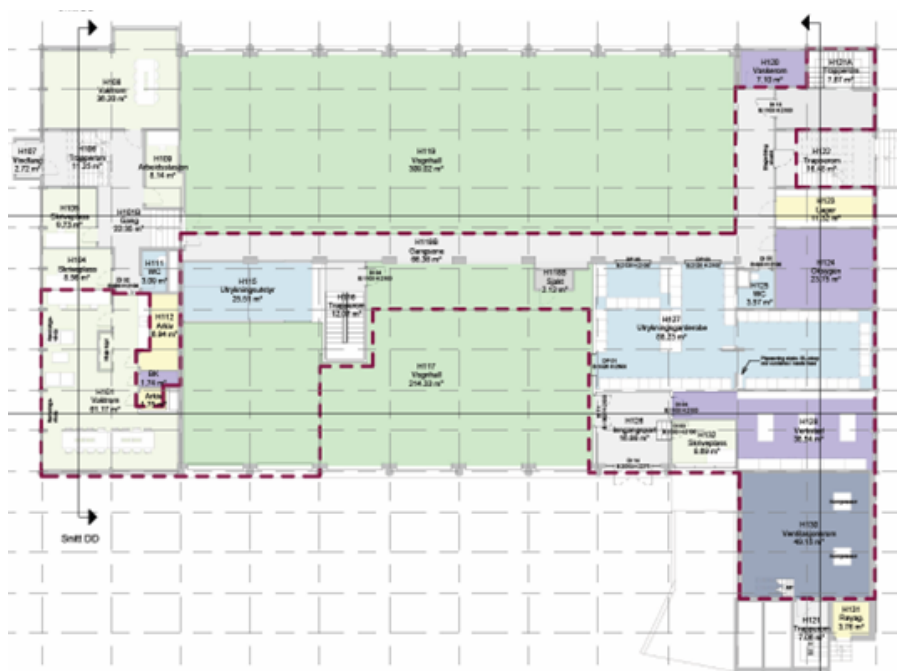
I kjelleretasjen etableres:

- Nye garderobefasiliteter med dame- og herregarderober med barrieredusjer og dusjer
- Vaskerom med barrierevaskemaskiner
- Utrykningsgarderobe for reservestyrken
- Vaskerom for utrykningsutstyr, utrykningstøy og slanger
- Tørk for utrykningsutstyr og utrykningstøy
- Lager til reserveberedskapstøy og slanger

Det etableres to nye trapper mellom kjelleretasjen og førsteetasjen.



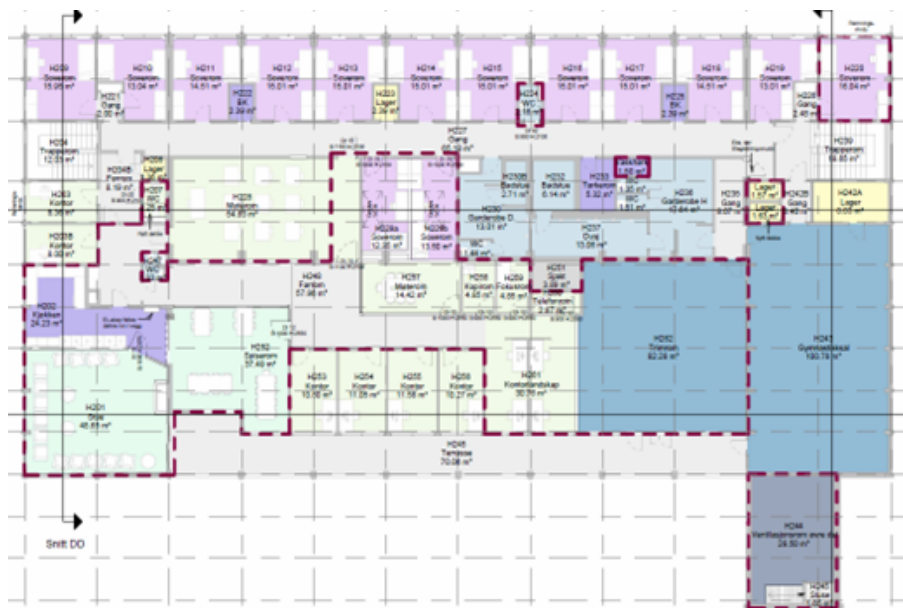
Tegningen over viser tiltakene for rent og urent område i kjelleretasjen.



Tegningen over viser tiltak i 1. etasje.

I førsteetasje etableres det en ny garderobe for utrykning i nær tilknytning til utrykningskjøretøyene og med en utvidelse av vaktrommet.

For å imøtekomme krav fremlagt i beredskapsanalysen vil det i andre etasje etableres tre nye forlegningsrom med tilhørende fasiliteter.



Tegningen over viser tiltak i 2. etasje.

Begrensninger i bygningsmassen og tomten medfører at en del løsninger ikke vil være optimale og fremtidsrettede, samtidig som det er uheldig for en rasjonell drift at avdelingene er plassert på to ulike lokasjoner. Følgende kartlagte behov lar seg ikke løse ved dagens brannstasjon:

- Utvendig øvingsareal/klasserom (søkes løst i et samarbeid med Sarpsborg brannvesen)
- Garasjer og lagringsplass til ulike typer utstyr og kjøretøy
- Samlokalisering av brannvesenet

Det er i henhold til kommunens tilstandskartlegging behov for bygningsmessige oppgraderinger på brannstasjonen som ikke er en del av dette prosjektet. Dette gjelder:

- Rehabilitering av fasader
- Rehabilitering av tårnet
- Vinduer
- Deler av el-anlegg, LED-armaturer, ventilasjon og varme med mer.

Disse forholdene vil være nødvendig å utbedre på et senere tidspunkt som del av verdibevarende vedlikehold av kommunens bygningsmasse.

Økonomi

Prosjektet på Fredrikstad brannstasjon er planlagt til og med skisseprosjekt med tilhørende kalkyle. Prosjektets basiskostnad er kalkulert av en ekstern prosjekteringsgruppe og det er gjennomført en intern usikkerhetsvurdering for å fastsette prosjektets styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85). Usikkerhetsvurderingen viser en anbefalt styringsramme (P50) på 108,0 millioner kroner inklusive merverdiavgift, og kostnadsramme (P85) på 120,0 millioner kroner inklusive merverdiavgift.

Prosjektet er planlagt i tett samarbeid med ansattes organisasjoner og ledelsen i Fredrikstad brannvesen.

Framdrift

Framdrift (forutsatt investeringsbeslutning juni 2025 samt nødvendige godkjenninger fra offentlige myndigheter)

- Entrepriisekonkurranse Q2 2025 (utlyses med forbehold om finansiering)
- Byggestart Q4 2025
- Ferdigstillelse Q4 2026

Tomteveien 30

I Tomteveien samlokaliseres avdelingene boligtilsyn og forebyggende. Boligtilsyn har siden 2020 vært lokalisert i Tomteveien 30 men det er også nødvendig å utbedre med tilfredsstillende garderobefasiliteter og arealer for rent og urent område på denne lokasjonen.

For å imøtekomme kravet til rent og urent område i Tomteveien er det nødvendig å etablere flere garderobefasiliteter. Tiltaket planlegges i bygningen som i dag omtales som kantinebygget, der det allerede i dag er garderobefasiliteter for boligtilsyn og øvrige virksomheter i kommuneområde teknisk. Kontorarealer for forebyggende og boligtilsyn planlegges også samlokalisert her.

Økonomi

Prosjektet med etablering av garderober i Tomteveien er planlagt på skissenivå med tilhørende grovkalkyle.

Prosjektets basiskostnad er gjennom en intern usikkerhetsvurdering anbefalt til styringsramme (P50) på 12,0 millioner kroner inklusive merverdiavgift, og kostnadsramme (P85) på 12,5 millioner kroner inklusive merverdiavgift.

Kontorarealene for boligtilsyn og forbyggende vil finansieres av vedtatt samlebevilgning for arealoptimalisering og er ikke medtatt i denne saken. Avdeling boligtilsyn er selvkostfinansiert og tiltaket for etablering av rent/urent område for denne avdelingen vil av den grunn finansieres over selvkostområdet.

Framdrift

Framdrift (forutsatt investeringsbeslutning juni 2025 samt nødvendige godkjenninger fra offentlige myndigheter)

- Entrepriisekonkurranse Q2 2025 (utlyses med forbehold om finansiering)
- Byggestart Q4 2025
- Ferdigstillelse Q2 2026

Relevante bestemmelser

Krav til fysisk arbeidsmiljø i brannstasjoner (Arbeidstilsynet).

Brann- og redningsvesenforskriften

Veiledning til brann- og redningsvesenforskriften

Konsekvenser for sosial bærekraft

Fredrikstad brannvesen har et viktig samfunnsoppdrag, som innebærer at ingen skal omkomme i brann eller ulykke. En brannstasjon som understøtter at kommunen har en effektiv brann- og redningsberedskap er nødvendig for kommunens innbyggere.

Konsekvenser for økonomisk bærekraft

a) Økonomiske konsekvenser – drifts- og investeringsbudsjett

Forvaltning, drift, vedlikehold og utviklingskostnader (FDVU-kostnader) er vurdert tilnærmet likt som i dag grunnet rehabilitering av eksisterende arealer med unntak av vaskehall som vil være et nybygg.

b) Samfunnsmessige konsekvenser

En brannstasjon som ivaretar god brann- og redningsberedskap, bidrar til å redusere konsekvensen dersom brann og andre uønskede hendelser skulle inntreffe. En hendelse kan føre til store samfunnsmessige konsekvenser. Derfor er det viktig med en brannstasjon og et brannvesen som ivaretar lovpålagte og nødvendige krav til beredskap slik at samfunnsoppdraget ivaretas.

Konsekvenser for miljømessig bærekraft

Rehabilitering av eksisterende bygningsmasse har på et generelt grunnlag et lavere klimagassutslipp enn nybygg.

Ansattes medbestemmelse

Det har vært gjennomført brukermedvirkning med Fredrikstad brannvesen gjennom hele prosessen.

Vurdering

Investeringsbeslutning vil være nødvendig for å imøtekomme lov- og forskriftskrav knyttet til rent/urent område. Uavhengig av andre prosesser og vurderinger knyttet til blant annet utvidet samarbeid med andre brannvesen i regionen bør slike prosesser ikke ytterligere forsinke gjennomføringen av nødvendige strakstiltak.

Alternative løsninger

Et nybygg ville kunne dekket brannvesenets samlede behov og en samlokalisering på en *bedre* måte. Enten ved ett nybygg som løser hele brannvesenets behov eller alternativt med en kombinasjon av to brannstasjoner der dagens brannstasjon inngår i denne strukturen.

Imidlertid må det understrekes at det er tidskritisk å få iverksatt tiltak for å imøtekomme lov- og forskriftskrav knyttet til rent/urent område, og dette kan derfor ikke utsettes ytterligere i påvente av en eventuell ny brannstasjon.

Den alternative løsningen, med etablering av en ny brannstasjon, eventuelt i kombinasjon med videreføring av dagens brannstasjon er ikke utredet nærmere. Basert på innhentede erfaringstall fra bygging av brannstasjoner de seneste årene vil et grovt usikkert anslag for en ny brannstasjon dimensjonert for Fredrikstad sitt behov være i størrelsesorden 300 millioner kroner til 350 millioner kroner inkl. mva. Dimensjonerende krav, og investeringsrammen, vil avhenge av hvilke funksjoner som eventuelt videreføres i dagens brannstasjon og hvilke krav som må ivaretas i en ny brannstasjon. Videre må det anslås minimum 4 år fra en beslutning om å forprosjekttere til en ny brannstasjon kan stå ferdig. Det forutsettes da også i så tilfelle at kommunen allerede har en egnet tomt og at det ikke er nødvendig å regulere tomten til formålet. Det kan være aktuelt på kommunens eiendom på Mineberget, men dette må eventuelt vurderes nærmere i en lokasjonsanalyse.

Dersom det skal vurderes et slikt alternativ må likevel rent/urent område løses på kort sikt både på dagens brannstasjon og i Tomteveien. Prosjektet vil i så tilfelle kunne vurdere dette nærmere sammen med brannvesenet fram mot oppstart gjennomføring, med hvilke tiltak som da eventuelt vil kunne nedskaleres i noe grad. Dette er ikke utredet, men dersom et slikt alternativ er ønskelig sett i sammenheng med den samlede investeringskostnaden for strakstiltakene, anbefales i så tilfelle følgende alternative vedtakspunkt:

1. Prosjektet igangsetter strakstiltak for å imøtekomme lov- og forskriftskrav knyttet til rent/urent område på brannstasjonen og i Tomteveien innenfor økonomiske rammer med

styringsramme (P50) på 120,0 millioner kroner inklusive merverdiavgift, og en kostnadsramme (P85) på 132,5 millioner kroner inklusive merverdiavgift. Nødvendige strakstiltak søkes nedskalert, dette må ses i sammenheng med vedtakspunkt 2.

2. Prosjektet gjennomfører et skisse- og forprosjekt, inklusive lokasjonsanalyse, for å identifisere lokasjon, dimensjonerende krav og investeringskostnad for etablering av en ny brannstasjon der dagens brannstasjon også inngår i den fremtidige strukturen. Prosjektet fremmer investeringsbeslutning for ny brannstasjon og eventuelt resterende investeringsbehov på dagens brannstasjon utover strakstiltakene etter endt forprosjekt.
3. Prosjektet finansieres med låneopptak og momskompensasjon, og innarbeides i budsjett og økonomiplan for 2026–2029.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at kommunen gjennomfører prosjektet innenfor de rammer som er synliggjort i denne saken.

PS 10/25 Ettersendes: Fredrikstad kommune – Årsregnskap og årsrapport 2024