



Arendal kommune



Arendal Havn



KOMMUNEDEL- PLAN FOR SMÅBÅTHAVNER

2010-2020

**VURDERINGER
POLITIKK OG
ANBEFALINGER FOR
UTVIKLING AV
SMÅBÅTHAVNER
BRYGGER
SLIPPER OG RAMPER**

Oktober 2009

Vedtatt i bystyret 19.11.09

INNHold

1. Forord	s. 3
2. Bakgrunn, formål og planstatus	s. 4
..	
3. Rammer og premisser for planarbeidet/viktig politikk	s. 5
3.1 Hva har <u>ikke</u> vært prioritert i planen	
3.2 Viktige føringer og forslag til politikk	
3.2.1 Miljøperspektivet	
3.2.2 Utvidelse kontra nyetablering	
3.2.3 Geografisk plassering – Ventelister	
3.2.4 Geografisk fordeling	
3.2.5 Kapasitetsmål og offentlig/privat ansvar	
3.2.6 Hvem skal ha rett til å leie båtplass	
3.2.7 Hvem skal bygge ut de valgte lokaliteter, og ha ansvar for driften	
3.2.8 Optimal utnyttelse av areal avsatt til småbåthavner	
3.2.9. Opptaksmuligheter	
3.2.10 Brygger	
3.2.11 Småbåthavner i lokalmiljøet	
3.2.12 Bøyer/moringer	
4. Resultat og konkrete anbefalinger	s. 19
4.1 Gjennomførte registreringer og vurderinger	
4.2 Forslag til nye havner og utvidelser av eksisterende	
4.3 Antall båtplasser- eksisterende og nye som planen prioriterer	
4.4 Oversikt over totalt ant plasser i de registrerte havnene	
Kartoversikter	
Oversikt Småbåthavner, slipper, off.brygger og marinaer	
5. Vurderingsmetode-beskrivelser	s. 34
.	
6. Retningslinjer for planlegging	s. 37
7. Annen informasjon og tabeller	s. 39

Planen er utarbeidet av :

Rune Hvass
Havnefogd

Kristin J. Fløystad
Kommuneplanlegger (sekretær for planen)

1. Forord

Kommunedelplan for småbåthavner er utarbeidet av en administrativ arbeidsgruppe, bestående av representanter for Arendal Havn og fra planavdelingen i rådhusenheten. Styringsgruppe har vært Havnestyret- som har sluttet seg til de anbefalinger som er foreslått .

Følgende materiale er utarbeidet:

1. Kommunedelplanens tekstdel/forslag til politikk
(Dette dokumentet)
2. Registrering og vurdering av lokaliteter, tilrettelagt på digitalt kartverktøy
(Småbåthavner, brygger, slipper, marinaer, o.a. Se kap. 4)
3. 2 Delrapporter; mer utdypende om hver registrerte lokalitet

Prosess og medvirkning:

Arbeidet med planen har fulgt prosess -og medvirkningskrav i plan-og bygningsloven av 1985. Det er langt på vei forsøkt å ta hensyn til de innspill som har kommet i planprosessen, både fra private og offentlige aktører. Dette har medført noen endringer i den endelige planen i forhold til forslaget som var ute til offentlig ettersyn forsommeren 2009 , inkl. færre nye båtplasser. I planens kapittel 3 framkommer politikk og føringer , mens konkrete anbefalinger framkommer i kapittel 4.

Kort oppsummering :

- Nye båtplasser er vurdert og prioritert med en balansert geografisk fordeling i kommunen og ikke ut fra ventelistebehovet alene .
- Utvidelser av eksisterende anlegg prioriteres framfor nyanlegg i umiddelbar nærhet
- Etablert struktur, miljøhensynet og utfordringer vedr. arealbehov på land, medfører mange små, framfor noen store havner, med et par unntak
- Bekkevika og Heggedalsbukta foreslås som nye større båthavner. Trollnes er også aktuelt, men krever marinarkeologiske undersøkelser
- Ny sentral marina foreslås i Barbu, i tilknytning til Fiskemottaket
- Ramper/slipper og brygger for utsetting, samt av/påstigning er svært viktige supplement til småbåthavnene. Her tenkes også en geografisk god fordeling
- Det foreslås følgende 3 steder med anlegg for septikktømming: Bekkevika, Arendal Gjestehavn, Kuviga
- Det foreslås at enhver utplassering av moringsbøye i Arendal havnedistrikt krever søknad og behandling etter havne- og farvannslovens §18 -2. ledd.

Prioriterte småbåthavner i vest: Natvigverven, Kokkeplassen øst, Vrengen-Nedre Haugerød, Slaabervig, Rannekleiv/ E-18, Malmbryggen

Prioriterte småbåthavner sentralt: Kuviga, Arendal gjestehavn, Terneholmen, Kittelsbukta

Prioriterte småbåthavner i øst: Bekkevika, Heggedalsbukta, Strengereid øst, Padda, Fjellvik, Kongshavn, Ubekilen, Nitridenbrygga-Omdalsøyra

Anslag nye båtplasser i planen: Totalt : 2546- fordelt i Vest-592, Sentralt-390 , Øst-1564

2. Bakgrunn- formål og planstatus

Bakgrunn og formål

Arbeidet med Kommunedelplan for småbåthavner er igangsatt som oppfølging av bystyrets vedtak i kommuneplanen for Arendal 2007-2017, der det ble besluttet at det skulle utarbeides en slik plan. Arendal kommune ønsker å legge til rette for at flest mulig kan eie og benytte en fritidsbåt for å kunne oppleve sørlandskjærgården i rekreasjonsøyemed. En forutsetning for dette er muligheten for sikker oppbevaring/fortøying når båten ikke er i bruk.

Arendal har et stort og varierende havnedistrikt, og det er derfor mulig å legge til rette for en stor fritidsbåtflåte. Denne planen er utarbeidet med fokus på en stor, men også ønsket om og forventninger til et økende antall båter. Tilretteleggingen må gjøres på en måte som gjør minst mulig skade på naturgrunnet eller andre samfunnshensyn som må ivaretas. Utfordringene er særlig knyttet til å finne fram til egnede areal, både i sjø og på land for å ivareta nåværende og fremtidige behov.

Ønskede resultatmål for planarbeidet

- Økning i antall båt plasser med en god geografisk spredning, basert på foreliggende kommunedelplan med overordnet politikk for **hvor** og **hvordan** vi skal tilby båt plasser og tilhørende infrastruktur i Arendal for framtiden



Buøya – offentlig brygge

Planstatus

Kommunedelplan for småbåthavner er en **tematisk** kommunedelplan på lik linje med kommunedelplanen for grønnstruktur. Den skal gi innspill til overordnet kommuneplan. For de områdene som anbefales bygd ut til småbåthavner de nærmeste årene foreslås det at kommuneplanens arealdel avsetter tilstrekkelig areal, både på land og i sjø, med juridisk bindende arealbruk. Det er bystyret som vedtar kommunedelplanen.

3. Rammer og premisser for planarbeidet- viktig politikk

I dette kapittelet vises hvilke føringer og mål som ligger til grunn for de valgte prioriteringene som framkommer i kapittel 4. Foruten de overordnede rammene i kulepunkter under, er det anbefalt noen planpremisser eller en politikk for hvordan Arendal kommune skal tilrettelegge for småbåtlivet. I kapittelet her framgår innledningsvis også hva planarbeidet **ikke** har tatt tak i.

Rammene for planarbeidet har vært :

- Plan-og bygningslovens bestemmelser (1985-loven)
- Havne-og farvannslovens bestemmelser
- Miljø-og arealpolitiske vedtak, rundskriv og retningslinjer fra nasjonalt, regionalt eller kommunalt nivå
- Naturens tålegrense

Kommuneplanens arealpolitikk er innenfor rammene av nasjonal og regional politikk og har vært førende i de vurderinger som er gjort.

I arbeidet har det vært nødvendig å gi en formålstjenelig definisjon av "småbåthavn":

SMÅBÅTHAVN:

Et område i og ved sjø/vann, hvor infrastruktur, adkomst og organisering er tilrettelagt og gir sikker fortøyning av båter inntil 40 fot, når disse ikke er i bruk.*

En småbåthavn bør dessuten kjennetegnes ved:

- Minimum 20 utleieplasser med tanke på deling av investerings- og driftskostnader
 - Felles reglement og forutsigbarhet for leietagere
 - Organisert renovasjon og miljøstasjoner
 - Avtalt ansvar for drift
 - Tilstrekkelig parkering og veiadkomst

*Båtstørrelse 40 fot er satt ut fra målet om flest mulig båtplasser/meter brygge og anleggets evne til å tåle belastning. 40 fot er ikke en absolutt grense, men en indikasjon på hvor effektive småbåthavner bør være og hvilke belastninger de skal tåle.

Effektive småbåthavner anlegges med fortøyning inn/ut. Det er båtens bredde som opptar bryggeplass. Båtstørrelser oppgis i fot og gir båtens lengde, men indikerer også båtens bredde. Båter større enn 40 fot vil normalt ha en bredde som opptar forholdsmessig for mye plass.

Båter over 40 fot vil normalt ha en tyngde og et vindfang som gjør at bryggeanlegget må gis sterkere dimensjoner og vil derfor være kostnadsdrivende.

Planprogram

I starten på arbeidet med småbåthavnplanen ble det utarbeidet et planprogram i henhold til "Forskrift om konsekvensutredninger- planlegging etter plan-og bygningsloven," som verktøy for tidlig medvirkning og avklaringer av viktige hensyn i planarbeidet.

Gjennom planprosessen har en kommet fram til at en ikke vil inkludere juridisk bindende arealbruk i småbåthavnplanen. Grunnlaget for planprogram og krav om konsekvensutredninger har således falt bort, men de registreringer og vurderinger av småbåthavner som er gjort i dette arbeidet, vil i praksis få stor betydning for konsekvensutredninger som må skje for de aktuelle småbåthavnene en velger å trekke videre inn i kommuneplanens arealdel, jfr. ny plan-og bygningslov.

Planprogrammet ble politisk behandlet i fast utvalg for plansaker den 26.06.08, sak 125/08.

Vedtaket lød som følger:

Fast utvalg for plansaker fastsetter planprogram datert 10. juni 2008, for kommunedelplan - småbåthavner i Arendal kommune, i henhold til plan-og bygningslovens § 33-2 og forskrift om konsekvensutredning av 01.04.2005.

Opplagsplasser for båter bør også utredes.
Dette gjelder også bobleanlegg for helårsdrift av båthavn.

Det utredes miljøtiltak – f.eks om blåskjell kan benyttes til rensing av vannet i båthavner.

Kommentar:

I det videre arbeidet med kommunedelplanen har det av ressursmessige årsaker vært nødvendig å foreta en nærmere avgrensning av hva som skal tas inn i og vurderes i kommunedelplanen.

3.1 Hva har ikke vært prioritert i planen :

Bobleanlegg

I arbeidet med K-delplanen for småbåthavner er det ikke blitt gjort noen nærmere vurdering av bobleanlegg i småbåthavner. Slike anlegg er energikrevende og betyr økte investerings- og vedlikeholdskostnader. Bobleanlegg er lite egnet i områder med større dybder; (mer enn 2 m) og der hvor det er mudderbunn.

En bør i stedet tilstrebe å gi et helårstilbud noen utvalgte steder som kan være isfrie året rundt.

Opplagsplasser på land

Opplagsted varierer mye, fra offentlige steder til privat grunn. Private firmaer tilbyr opptak, opplag og klargjøring på flere lokaliteter i kommunen. Det er i dag opplagsplasser i tilknytning til enkelte private småbåthavner, f.eks Ubekilen (Tromøy), Biestø, (Hølen), Natvigverven (Nedenes) osv. I offentlig regi er det opplagsplasser ved Songe (15) , Havstadverven (30), Kuviga (15) og Saltrød (3)



Natvigverven båthavn med opplag

De muligheter som eksisterer i dag bør videreføres og der det ligger til rette bør det tillates å etablere nye. Det bør imidlertid ikke stilles krav til at båthavner i fremtiden skal kunne tilby opplag i eller i umiddelbar nærhet til havneanlegget. Det er flere grunner til dette:

Opplagsplasser **må** ikke ligge i vannkanten eller i tilknytning til båthavn. Båter i vinteropplag som allikevel må løftes med kran kan transporteres til egnede lokaliteter hvor de visuelt og sikkerhetsmessig bedre kan ivaretas. (Høyvann, brannfare, fare for velt, kjemikalier, med mer.)

Vedlikeholdsarbeid på båtene utføres oftest på våren, på tidspunkter hvor de sjønære arealer er attraktive i forhold til annen bruk. Opplagsplassene gir dessverre ofte et inntrykk av forsøpling også gjennom sommersesongen (etter at båter er sjøsatt), siden opplagskrybber ofte blir stående igjen, det er malingsrester og utstyr som blir liggende i påvente av nytt opplag, osv.

Det bør stilles krav til renovasjon og orden på sjønære opplagsplasser.

Samdrift- Skjell dyrking

Planarbeidet har ikke utredet dette temaet nærmere, da informasjon omkring dette er lite tilgjengelig og en har vært nødt for å prioritere tilgjengelige ressurser til fokus omkring hovedmålet; nye småbåtplasser. Det anbefales at dette kan ses på i eget prosjekt, der alle muligheter og konsekvenser utredes. Fysiske tiltak på brygger som måtte være aktuelt anses som overkommelig med tanke på en eventuell framtidig tilrettelegging.

Småbåtanlegg i fjell

Ingen fjellanlegg er foreslått i foreliggende planarbeid, selv om de ut fra miljømessige hensyn kan være interessante. Årsaken er i stor grad knyttet til kostnader. Det er liten sammenheng og stor forskjell på leiepris og salgspris for en småbåtplass i Arendal. Leiepris bør reflektere kostnader til å anskaffe, drifte og vedlikeholde anlegget gjennom et visst antall års levetid. Det å etablere anlegg i fjell vil ha en kostnad som gjør at leieprisen vil bli mangedoblet. Det er derfor lite aktuelt å anlegge plasser i fjell med tanke på utleie for det offentlige. Når det gjelder småbåtanlegg i fjell for salg i forbindelse med utbyggingsprosjekter og lignende, ligger dette utenfor det denne planen er ment å løse. Utbygging i fjell for salg må derfor baseres på private initiativ.

Uthavner for fritidsbåtflåten

Det er tilrettelagt for toalettrenovasjon og fortøyning av fritidsbåter på blant annet Jerken, Merdø (Gravene), Gjessøya, Korshavn (Flosterøya). I tillegg er det renovasjon på en rekke lokaliteter der Skjærgårdstjenesten har ansvar. Det inngår ikke i denne planen å vurdere ytterligere lokaliteter for uthavner og renovasjon, med ett unntak; Mulig nytt renovasjonsanlegg ved forslag om ny offentlig brygge på Merdø- Nabben, se kap. 4.



Buøya- mange off.brygger for friluftslivet

Store båter- plass for restaureringsobjekter/husbåter, etc.:

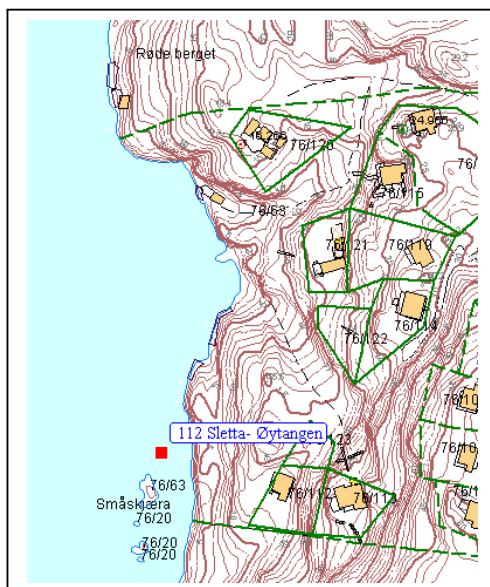
Det offentlige oppgaver er mange. I dette bildet har dette planarbeidet prioritert å tenke tilrettelegging for tiltak som kommer flest personer til nytte, således er det ikke prioritert tid og ressurser for tilretteleggingsmåter for ovennevnte objekter. Det bør i stedet behandles som enkeltsaker. Plassering av slike objekter innebærer utfordringer i forhold til brannfare, allmennhetens interesser; estetisk forurensing, privatisering med mer.

Annet:

Å skaffe en total oversikt over alle båtplasser og brygger i kommunen ville bli en svært omfattende oppgave. Det er derfor valgt å frambringe tall ved de småbåthavnene (også nye lokaliteter) som kommunen mener er viktigst når det gjelder videre utbygging og/eller utvidelser. Det er også forsøkt å angi et totalt antall båtplasser ut fra de lokalitetene vi har registrert.

Kollektivbetjening til småbåthavner er ikke utredet, men en har forsøkt å tilby båtplasser nært der folk bor, gjennom å tenke geografisk spredning.

Med unntak av et areal på Tverdalsøy og en lokasjon på Ytre Tromøya (Lokasjon nr. 36- Munkevika) er det ikke funnet fram til nye småbåthavner for hytteområder. Bakgrunnen er at det ikke er pekt ut slike felt i kommuneplanen til Arendal. Spørsmål knyttet til fritidsboliger skal diskuteres ved ny rullering av kommuneplanen i 2009/2010. Båtplasser må bli et tema når politikk for fritidsboliger skal diskuteres. Eksisterende båthavner som først og fremst betjener hytter er registrert på utsiden av Tromøya. (Tømmerstø, Alvekilen, Krøglevik-Skare-Valåsen hyttefelt.) Mange er av den oppfatning at det ikke bør være et mål at det offentlige tilrettelegger båtplasser for hyttefelt, når behovet er udekket og stort for fastboende.



Forslag om ny båthavn for hytter; Sletta- Øytangen

3.2 Viktige føringer og forslag til politikk

3.2.1. Miljøperspektivet

Arendal kommune ønsker å være en ledestjerne innenfor miljøsatsningen, bl.a. gjennom å være FN-by og miljøby. I ny kommuneplan vil klimautfordringene bli en viktig premiss for planleggingen av framtidssamfunnet. Et viktig virkemiddel for å få ned våre CO₂ utslipp er å redusere transportbehovet. Hvordan vi planlegger våre omgivelser har stor betydning for å klare dette. Samordnet areal- og transportplanlegging for korte avstander mellom ulike funksjoner, funksjonsblandinger, god kollektivbetjening, arealøkonomisering, med mer er viktige stikkord. Videre er bevaring av areal for biologisk mangfold i sjø og på land viktige hensyn, samt landskapshensyn, kulturminnevern og tilrettelegging for friluftsliv. Dette er et viktig bakteppe for de valg og prioriteringer som foreslås i planen, i målet om å tilby flere båt plasser.

Miljøutfordringer i småbåthavner:

Det er i liten grad kjent hvilke negative effekter en småbåthavn har på sitt nærmiljø, i forhold til biologisk mangfold i sjø.

Det kan være utlekking av miljøgifter fra bunnstoff på båtene, utlekking av maling, lakk og impregneringsstoffer fra båter og bryggeanlegg, og fra tid til annen utslipp og lekkasjer av olje og drivstoff og septikk, som følge av uhell eller dårlig vedlikehold. Videre må det påregnes at det forekommer forsøpling, av vannmasser og areal på land.

En kartlegging av miljøgifter i 9 småbåthavner i Aust Agder, gjennomført av NIVA i 2000 viser store forurensningskonsentrasjoner i bunnsedimentene. (I Arendal var det Ubekilen og Varmekrogen som ble undersøkt.) Bunnsedimentene i de undersøkte havnene i Aust-Agder var sterkt påvirket av kvikksølv, bly, kadmium, PAH og oljekomponenter. De høyeste verdiene av oljekomponenter ble funnet i Arendal, representert ved Ubekilen og Varmekrogen. Sammenlignet med oljeplattformer i Nordsjøen var konsentrasjonene opptil 100 ganger høyere. I rapporten fra undersøkelsen påpekes behovet for å motvirke forurensninger i småbåthavner.

(Det konkluderes imidlertid ikke hvorvidt småbåthavnene er forurensningskilden eller om tidligere og annen aktivitet kan være årsakene.)

Miljøpåvirkningen fra småbåthavner må søkes redusert til et minimum.

Se for øvrig kap. 6 og 7

3.2.2. Utvidelse kontra nyetablering

Båthavner kan medføre belastning for området den blir lagt til. Dette gjelder i forhold til arealbruk på sjøen og på land, forurensing av sedimenter, vann og støyforurensing og tap av naturverdier. Det kan således være fornuftig å utvide eksisterende småbåtanlegg, framfor å beslaglegge nye områder. Men i noen tilfeller kan enkelte småbåtanlegg allerede ha påført omgivelsene så store negative virkninger at en utvidelse vil være svært uheldig og må unngås. Dette må i tilfellet utredes i hvert enkelt tilfelle, når en kommer til konkrete utbyggingsplaner. Planen har imidlertid registrert 71 småbåthavner. Av disse er det kun 29 stkr som anbefales utvidet, resterende foreslås opprettholdt uten utvidelser.

Normalt vil kapasitetsutfordringene knyttet til småbåtanlegg være på land. (Det er god plass i sjøen til mange bryggemeter, men ikke tilstrekkelig areal til parkering, adkomst osv. på land.)

3.2.3 Geografisk plassering - Ventelister

Båtplasser må være riktig geografisk plassert for å være attraktive. Derfor er befolkningstetthet, planlagte nye boligområder og dagens lokaliseringer av småbåthavner vurdert som lokaliseringskriterier og ikke primært ventelistene.



Vestover i kommunen er det stort behov for flere båtplasser – her Nidelva og Natvig båthavn i forgrunnen

Ventelister:

Det har vært ført ventelister for båtplass i Arendal i mange år. Før sommersesongen 2007 var ca 350 personer oppført på liste med ønske om båtplass. (Dette til tross for at det i 2007 var ledig kapasitet i enkelte av havnene, og båtplass kunne oppnås på dagen)

Ventelister i Arendal er organisert slik at det søkes om plass i den enkelte havn, og det er mulig å stå på venteliste i inntil 3 forskjellige havnelokaliteter. Ved en gjennomgang av listene viser det seg at mange kun er oppført med ønske om plass i en spesiell havn. Videre er det oppført på ventelistene personer som allerede disponerer plass i en annen havn. (De ønsker seg altså et bytte av havn.)
Noen personer i systemet som gjennom lang tid har stått på liste, har blitt tilbudt plass, har takket nei og er oppført på nytt i bunnen av den samme listen.

Ventelistene i Arendal har per 01.01.2009 : 748 søkere til båt plass.

Det reelle behov må antas å være noe mindre i lys av ovenstående.
Nye båthavner etableres kun når plassene er forhåndsutleid. (I Heggedalsbukta på Eydehavn, er en tidligere planlagt utbygging av inntil 100 plasser stoppet 2 ganger pga forurensning i sjøbunn. Ved begge anledninger har alle plassene vært fulltegnet, men flere av leietagerne har ikke hatt noe ønske om å bli oppført på ventelister eller bli overført til venteliste på andre havnelokaliteter.)

Det er derfor rimelig å anta at den geografiske plasseringen av selve havnen er et svært viktig element når nye lokaliteter og behovet for plasser skal vurderes.
Videre er det grunn til å anta at ventelistene inneholder betydelig mengde usikkerhet. De som står oppført på ventelistene har kanskje ikke lenger reelt ønske eller har endret sitt behov. Ventelistene alene er derfor ikke nok grunnlag for å fastslå det nøyaktige behov for antall båt plasser eller tilstrekkelig grunnlag alene for å starte utbygging.

3.2.4 Geografisk fordeling:

Det anbefales at utbygging av småbåthavner i Kommunen gjøres i 3 definerte geografiske områder, som hver for seg gis en individuell oppfølging og en balansert utbygging.

De 3 geografiske områdene som planen legger til grunn er :

1. **Arendal øst.** (Ca. øst for Tromøybrua, med Saltrød, Eydehavn til grense mot Tvedestrand i Oksefjorden, inkludert Tromøya)
2. **Arendal sentralt** (Sentrumsområder fra Tromøybrua til Strømbua)
3. **Arendal vest** (Fra Strømbua til grense mot Grimstad ved Hasseltangen, inkludert Hølen, Hisøy og Nedenes.)

I tillegg til denne geografiske inndelingen er det et mål å finne minst 1 lokalitet for en ny stor båthavn med god tilgjengelighet og parkeringsdekning. Dette gjøres for at husstander langt fra båthavner -og som er avhengige av bilbruk også skal få et tilrettelagt tilbud.



Fjellvik- Tromøy-privat båthavn

3.2.5. Kapasitetsmål og offentlig/privat ansvar:

Det er et mål at Arendal til enhver tid skal kunne tilby båtplasser (private eller offentlige) til de som ønsker eller har behov. Det bør altså bygges ut, slik at det hele tiden er en viss overkapasitet.

Det er ønskelig med både privat og offentlig utbygging og tilbud, men det er å forvente at det offentlige vil måtte ta et hovedansvar. Dette gjelder spesielt for den infrastruktur som ikke er inntektsbringende (av-påstigningsbrygger, badesteder, korttidsfortøyninger, slipper, opptakssteder og lignende), Det offentlige er dessuten eier av de fleste og kanskje best egnede lokalitetene.

3.2.6 Hvem skal ha rett til å leie offentlig båtplass

Det er varierende praksis i kystkommunene. Enkelte kommuner prioriterer egne innbyggere foran feriegjester og hytteeiere, mens noen ikke tillater andre en kommunens innbyggere å få offentlig båtplass. Så lenge båtplass er og oppleves som et knapphetsgode vil kriterier for tildeling naturlig være gjenstand for debatt.

I denne planen legges til grunn at Arendal er den største av kommunene i Aust-Agder, med det største havnedistriktet og derfor har mulighet til å både være premissgiver og

foregangskommune.

Når småbåthavner ikke belaster offentlige budsjetter, men økonomisk går i balanse eller i pluss, er det ingen økonomiske argumenter for å prioritere kun egne innbyggere.

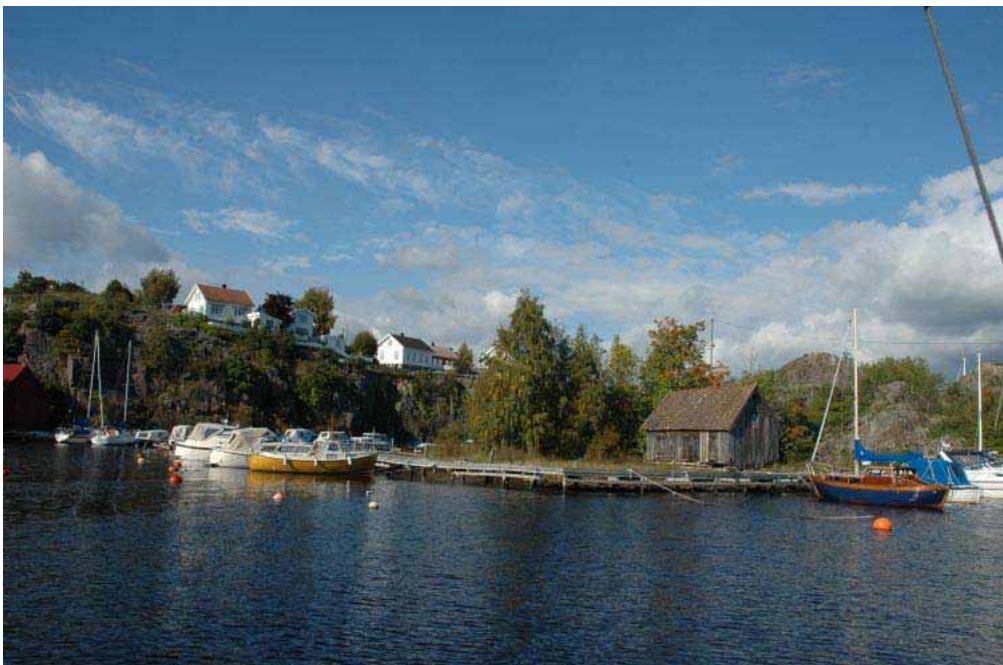
Kommunedelplanen har som mål å legge til rette for nok båtplasser til de som ønsker, uavhengig av andre kriterier for tildeling enn ønske og behov for småbåtplass.

3.2.7 Hvem skal bygge ut de valgte lokaliteter, og ha ansvar for driften

Leieplasser for fritidsbåter tilbys av mange aktører:

Offentlige havner:	Arendal Havnevesen KF
Registrerte selskaper:	Gard, Brygga næringspark, Fjellvik m.fl
Private båthavner:	Geita, Kokkeplassen, Kolbjørnsvik, mfl.
Båtforeninger:	Natvig, Ubekilen, Padda. m.fl-
Andre kombinasjoner:	Biestø f.eks

Det er ønskelig med utbygging av småbåthavner i regi av både offentlige og private aktører. Det er et naturlig krav for samtlige aktører at investering og drift skal gå i balanse eller pluss. Flere aktører vil medføre naturlig konkurranse mellom tilbyderne. Normalt vil grunneier på land være utbygger av småbåtanlegg i sjøen. Alle steder som prioriteres i planen er ikke endelig avklart med grunneiere vedr utbygging.



Geita- Hisøya- privat anlegg- forslag om utvidelser

3.2.8 Optimal utnyttelse av sjøareal avsatt til småbåthavner

Når det er avsatt areal til formålet småbåthavn, og arealbruken er avklart gjennom plan, er det ønskelig at de avsatte arealer utnyttes optimalt. Det er påregnelig at utbygging av småbåthavner skjer gradvis gjennom flere år, og følger det lokale behov og etableringen av f.eks nye boligområder i småbåthavnens nærhet.

I de tilfeller der privat grunneier har etablert brygger, men ikke har utnyttet hele arealet i sjø avsatt til småbåtbrygger, kan det oppstå interessekonflikter mellom det offentliges behov for optimal utnyttelse, og privat grunneiers ønske eller evne til å utnytte det avsatte arealet i sjø.

Muligheten for å etablere en "påkoblingsplikt" for nye anlegg med private grunneiere har vært vurdert, men det er vanskelig å finne hjemmel for å innføre slik plikt.

Det foreslås derfor ikke å innføre en påkoblingsplikt, men hvis mulig bør det reflekteres i reguleringsbestemmelsene ved etablering av nye private anlegg et krav til optimal utnyttelse av avsatt areal.

For øvrig vil det normalt være slik at dersom småbåthavner kan anlegges og gir mulighet for grunneier til et økonomisk overskudd på investering og drift, må en anta at dette i de fleste tilfeller vil være tilstrekkelig incentiv til å ønske optimal utnyttelse.

3.2.9 Opptaksmuligheter

Kranbilløft er den mest brukte metode i dag for frakt til/fra opplagsplass.

Opptakssted/brygger bør ha god geografisk spredning gjerne tilknyttet større båthavner og adkomst for lastebil må være god, også manøvreringsareal.

I tillegg må det tilstrebes en spredning av slipper (ramper). Flere har behov for utsettingsramper. Pga av mangelen på fast småbåtplass velger flere å ha båt plassert på henger på land. Dette gjelder også for innbyggere fra innlandskommunene som ikke ønsker fast båtplass, men har behov for tilrettelagte utsettingsramper og parkering for bil og henger når båten er i bruk. De lokaliteter som prioriteres med opptakssted og rampe må derfor ha tilstrekkelig areal til dette formålet.



3.2.10 Brygger

Av/ påstigning brygger bør etableres i tilknytning til større båthavner for å legge til rette for enkel overføring til/fra båt av personer og utstyr. Brygger i offentlig eie, bør skiltes og gjøres tilgjengelige for av/ påstigning og korttidsopphold.

Eksisterende dampskipsbrygger / Pellebrygger

Det er et betydelig (ca 46) antall offentlige brygger med geografisk spredning i hele kommunen. (Mange er opprinnelig dampskipsbrygger.)

De fleste bryggene er viktige for lokalmiljøet, men har liten kommersiell bruk eller inntjeningspotensial. Flere steder er bryggene i betydelig forfall og kan utgjøre en sikkerhetsrisiko. Disse bryggene må utbedres og gjøres tilgjengelige for folk flest.

Bryggene er og bør videreføres som et aktivum i lokalmiljøet, men det bør være et offentlig ansvar å sørge for økonomi, administrasjon, sikkerhet og det må utarbeides enkle og felles regler for merking og skilting, korttidsfortøyning, osv.

Det er tidligere gjort forsøk på at lokale velforeninger / interesseforeninger kunne overta ansvaret for kommunale brygger mot økonomisk støtte til vedlikehold. Det har imidlertid vist seg at det er nødvendig med betydelige investeringer for å sette bryggene i forsvarlig stand. Da bevilgning til opprusting av bryggene har uteblitt har det derfor vært svært liten interesse i lokalsamfunnene til å ta ansvar for bryggene.

Samarbeidet med lokale velforeninger, interesseforeninger og lignende om overvåking av bryggene bør videreføres.

Noen av bryggene er egnet som sted for å anlegge nye småbåthavner, slipper, opptaksplasser, korttidsfortøyning osv. Saltrødbrygga og Nitridenbrygga-Omdalsøyra er foreslått som steder med muligheter for småbåtplasser.



Blindtarmen . Kilsund



Pellebrygga-Torjusholmen

3.2.11. Småbåthavner i lokalmiljøet

Småbåtanlegg innvirker på omgivelsene både parkeringsmessig, trafikkmessig, visuelt og lignende. Enkelte steder er det knyttet utfordringer til parkeringsareal på land, men gode muligheter for utvidelser av småbåtanlegg i sjø. Disse anleggene bør dimensjoneres på en slik måte at beboere nært omkring et småbåtanlegg gis anledning for båt plass . Dette vil sikre at havnene har mange lokale brukere, høy grad av lokal aksept og vil bidra til å redusere behovet for motorisert transport til/fra båthavnen.

Det er vanskelig å lage gode, entydige definisjoner på hva som er nærområdet til en småbåthavn, da dette varierer. I denne planen er nærområdet vurdert å være innenfor en radius av 2 km (15 min. gange)

3.2.12 Bøyer/moringer

Bruk av moringer (feste i bunn med bøye i overflaten) er tradisjonelt en mye brukt metode for fortøyning av fritidsbåter, helst i kombinasjon med fortøyningspunkt også i land. Moringer, som ligger tett inntil land, vil ikke nødvendigvis utgjøre noen fare for båttrafikken eller være til hinder for fiskeriaktivitet. Moringer som ligger fritt i sjøen (mer en 15 meter fra nærmeste land) kan utgjøre både en begrensning for båttrafikken og kan være til hinder eller fare for fritidsbåttrafikken.

Ved knapphet på småbåt plasser, må det forventes at antallet moringer øker. Disse utplasseres ofte uten søknad eller grunneiers godkjenning. Moring plassert på dypt vann gir stor bevegelse av bøyen i overflaten, og fortøyningen tar dermed "mye" plass.



Hvorvidt en enkelt moring er en "konstruksjon" og dermed søknadsplikting etter hhv plan- og bygningslov og havne- og farvannslov kan være et tolkningsspørsmål. Større konsentrasjoner av moringer vil utvilsomt være konstruksjoner og dermed være søknadsberettiget.

(I Arendal er det praktisert krav om søknad for utplassering av enkeltmoring etter havne- og farvannslovens § 18, 2. ledd.)

Det er et politisk spørsmål hva man ønsker å tillate av denne typen moringsfortøyninger, og hvem som skal ha tillatelse til å utplassere moringer.

Denne planen foreslår at enhver utplassering av moringsbøye i Arendal havnedistrikt krever søknad og behandling etter havne- og farvannslovens §18 -2. ledd. Dersom det kan benyttes alternativ fortøyning, for eksempel faste utriggere el, istedenfor moringsfeste skal slik fast fortøyningsinnretning benyttes. Dersom moring er eneste realistiske alternativ, skal disse kun tillates utplassert av grunneier med en normal avstand på 15 m til fortøyningspunkt på land, og moringen skal benyttes til å fortøye båt.

Som en generell regel bør det ikke tillates bruk av moring som eneste fortøyningspunkt for båter. Det bør også kreves et feste i land godkjent av grunneier.

Moring som utelukkende utplasseres for å tvinge båttrafikk bort fra brygger ol bør ikke tillates, og de som eksisterer bør fjernes.

4. Resultat og konkrete anbefalinger

- Det er ikke funnet at noen eksisterende båthavner bør fjernes med hensyn på miljøkonflikter , men det er flere av de bestående havnene vi anbefaler videreført - uten utvidelser. (42 av 71 registrerte småbåthavner.)
- For alle de anleggene som er registrert, samt alle andre småbåtbygger/småbåthavner som er lovlig anlagt, er forutsetningen at de kan beholdes, brukes og vedlikeholdes som i dag. Utvidelse eller endring er ikke tillatt uten godkjenning av kommunen.
- Det framgår av oversikt hvor vi ser mulighetene for utvidelser eller nyanlegg, og ut av disse er det gjort en prioritering- geografisk fordelt , hva gjelder småbåtplasser, se etterfølgende tabeller.
- Det anbefales at det anlegges tømmeanlegg for septikk følgende steder:
 - Bekkevika
 - Gjestehavna i sentrum
 - Kuviga
- Universell utforming er et mål for nyanlegg/utvidelser. I tillegg anbefales at det utpekes og anlegges steder som er spesielt tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne. Det kan for eksempel være havner med løfteutstyr, avsatte plasser til parkering nær brygge, etc. Her pekes på Bekkevika og Arendal gjestehavn.



- Det anbefales at det settes av minst en plass som kan ta imot "problembåter"; båter med lekkasje, vrak som hentes opp, etc. I planen her foreslås **Bekkevika ved Eydehavn**. Her må tilrettelegges for tekniske anlegg som kan ta hånd om forurensning. Et slikt anlegg kan også tilrettelegges for de som har behov for spyling av båter som tas opp på land, der det er viktig å ta hånd om eventuell forurensning.
- Det anbefales reguleringskrav for nyanlegg og utvidelser av eksisterende småbåtanlegg, der det er ulike interesseavveininger som best ivaretas gjennom en planprosess etter plan-og bygningsloven.



Bekkevika - Eydehavn

Arealkrav:

Sjøarealene har normalt få kapasitetsbegrensninger. Foruten landskapshensyn, biologisk mangfold og ferdsel til sjøs, begrenses utnyttelse til småbåtanlegg i sjøen, av plan-og bygningsloven, havne-og farvannsloven og andre særlover der særskilte interesser berøres. Utfordringene ligger først og fremst til landarealene.

- Det er ikke satt krav til minimum landareal i tilknytning til utvikling av småbåthavner. Hvert av de områdene som er anbefalt utbygd må ses på særskilt i forhold til hva som er mulig å tilrettelegge. Plassene for småbåthavner kan være svært ulike og en må se på alle de mulighetene som gis i de faktiske landarealene som er til rådighet. Det anbefales krav til reguleringsplan som utgangspunkt ved større utvidelser eller nyanlegg.

- Det er ikke ønskelig i småbåthavnplanen å stille noen absolutte krav til parkeringsareal. Det er flere grunner til det. For det første er det ikke ønskelig å stimulere til bilbruk. For det andre er det ønskelig med tilbud om båtplass til flest mulig. Da vil et for rigid krav til parkeringsareal kunne virke begrensende. I Arendal kommune har en i stor grad stilt krav om 0,5 p-plass/båtplass. Dette kan være vanskelig å tilfredsstillere over alt. Arealet på land er ofte begrensende. Behov for bilparkering til havner som ligger kan være forskjellig avhengig av nærhet mellom boliger og havn.
- Det bør stilles krav til areal for korttids av/pålessing til båt fra bil- rimelig nært inntil en av/påstigningsbrygge, spesielt i båthavner med mer enn 100 båtplasser. Dette vil kompensere for liten parkeringsdekning i et småbåtanlegg.
- I reguleringsplaner må en se hver enkelt havn i forhold til nærhet til boligområder omkring.
 - Dersom det er svært kort avstand mellom havn og boligene brukerne av havna bor i kan 0,15 være tilstrekkelig. (Antydningssvis, Gangavstand, 2km radius)
 - Dersom det er noe avstand mellom bolig og havna kan det være 0,25 – 0,30. (3-5 km)
 - 0,50 bør være et krav i småbåthavner over 100 plasser og som skal betjene brukere som har lang avstand til båthavna. (Innbyggere fra nabokommuner, boligområder (over 5km)



Padda- Flosta – Privat anlegg

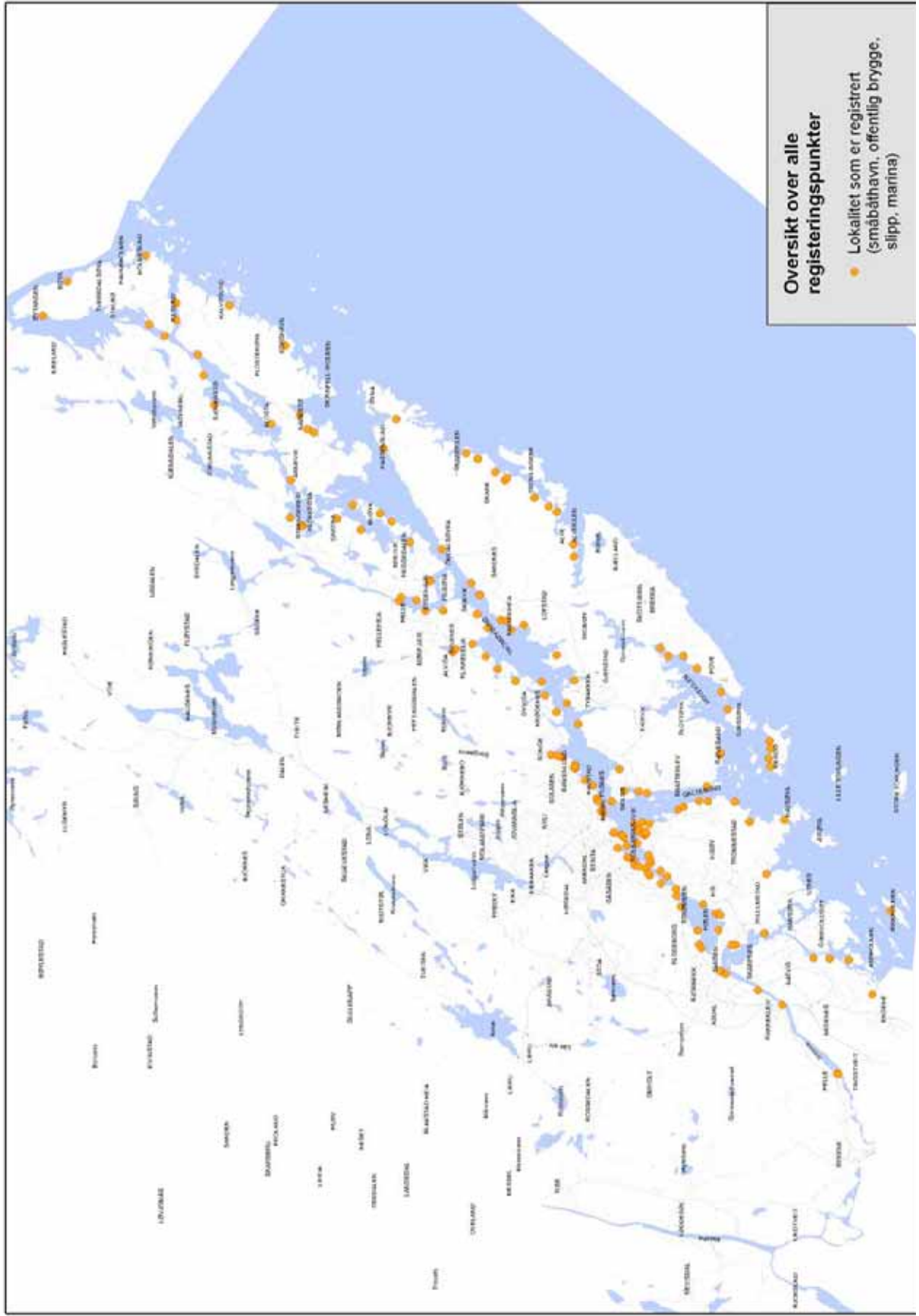


Flødeviga – Hisøya- offentlig anlegg

4.1. Gjennomførte registreringer og vurderinger

Det henvises til tabeller bakerst i rapporten. Her følger uttrekk:

- Det er gjort et registreringsarbeid som har medført en vurdering av 167 geografiske lokaliteter. Det er for det meste småbåthavner, men også slipper, brygger, fergekaier og marinaer.



- Nesten alle lokasjonene er befart og det er gjort en vurdering ut fra tilgjengelige opplysninger, der det er spesielt vektlagt **egnetet** og **konfliktpotensiale**. Dette er viktig bakgrunnsmateriale for å forstå prioriteringene som er foreslått. Metodene, eller kriteriene som er brukt i vurderingen av hver enkelt lokalitet står i kapittel 5. For å se samtlige vurderinger, henvises til delrapportene . Foruten disse "skjematiske" kriteriene har de andre nevnte premisser vært førende for valg og prioriteringer.



Guldsmedenga Dampskipsbrygge

- Anlegg som foreslås lagt inn i kommuneplanens arealdel må konsekvensutredes, jfr. ny PBL.
- Registreringene av *småbåthavner* er delt opp i:
 - E - Eksisterende småbåthavner
 - U - Eksisterende med utvidelsespotensiale i sjø
 - P - Planlagte/(nye)

4.2. Forslag til nye havner og utvidelser av eksisterende

Av de anleggene hvor en ser for seg utvidelse eller nyanlegg er det gjort noen prioriteringer: (Se tabellene 5, 6 og 7.) Dette er:

I VEST:

a)-prioriterte

Eksisterende: Natvigverven, Slaabervig og Rannekleiv under E 18
Nye: Kokkeplassen øst, Vrengen- Nedre Haugerød

b) –prioriterte

Eksisterende: Geita, Sletta, Kokkeplassen Vest, Biestø, Sponvika, Brygga næringsssenter og Malmbryggen
Nye: Engeneveien-Hølen,

SENTRALT:

a)-prioriterte

Eksisterende: Kuviga, Arendal gjestehavn, Terneholmen, Kittelsbukta

b)-prioriterte

Eksisterende: Gårdalen, Ormeviga
Nye: Kuviga-Fluet, Barbu

I ØST og Tromøya:

a)-prioriterte

Eksisterende: Padda, Fjellvik, Ubekilen
Nye: Bekkevika, Kongshavn, Nitridenbrygga-Omdalsøyra, Strengereid øst, Heggedalsbukta, Gruvebukta- Alvekilen og Narestø innerst i Skibbekilen

b)-prioriterte

Eksisterende: Eydehavn-Strandstripe, Krøgenes syd, Strengereid, Møllebukta, Hølen –Kjørviga, Sandumkilen,
Nye: Trollnes, Saltrødbrygga, Marisberg, Munkevika, Sletta-Øytangen (for hytter), og Sandstø fellesbrygge

Prioriteringene av utvidelser og nye småbåthavner er gjort ut i fra der det kan bli plass til flest antall småbåter, relatert til vurderingskonklusjoner, se kap 5. og en geografisk fordeling.

Prioritet a): Båthavner som anbefales lagt inn i K-planens arealdel i foranstående revisjon, for gjennomføring de nærmeste årene

Prioritet b): Båthavner som bør tillates utvidet men der utvidelsen ikke vil bli prioritert av det offentlige. Noen av de b)-prioriterte kan også være aktuelle å legge inn i k-planens arealdel.

4.3. Antall eksisterende og nye båtplasser som planen prioriterer (se tabell 5, 6 og 7)

	Totalt	Øst + Tromøy	Sentralt	Vest + Hisøy
Eksisterende plasser i a og b - prioriterte lokasjoner	2239	605 265 i a 340 i b	885 431 i a 454 i b	749 308 i a 441 i b
Nye plasser ved utvidelse av eksisterende anlegg a)-prioriterte	757	345	240	172
Nye plasser ved utvidelse av eksisterende anlegg b)-prioriterte	540	360	40	140
Plasser i nye havne lokasjoner	1249	859 144 i a 715 i b	110 50 + 60 (Kuviga – Fluet) & Barbu	280 180 i a 100 i b

SUM Eksisterende plasser : 2239

SUM Nye plasser : 2546 fordelt:

- Vest: 592, Sentralt: 390 , Øst: 1564 (Se tab 5, 6 og 7)



Kongshavn: forslag om ny offentlig brygge med båtplasser

4.4. Totalt antall plasser i de 71 registrerte eksisterende småbåthavner i Arendal:

Totalt 3740 båt plasser i	
Offentlige havner 21 stkr	Private havner 50
1493 båt plasser	2247 båt plasser

Geografisk fordeling:

Antall plasser i øst med Tromøya: (De fleste er på Tromøya.)

Totalt 1005 båt plasser	
Offentlige havn (Mørfjærkilen) 1 stk	Private havner 23 stkr
21 båt plasser	984 båt plasser

Antall plasser sentralt:

Totalt 1457 båt plasser	
Offentlige havner 12 stkr	Private havner 7
1150 båt plasser	307 båt plasser

Antall plasser i vest med Hisøya :

Totalt 1278 båt plasser	
Offentlige havner 7 stkr	Private havner 21
274 båt plasser	1004 båt plasser

(Tallene er ikke eksakte og er gjenstand for rettelser.)

De 167 registrerte lokalitetene fordeler seg slik: (Tabellene er satt bakerst i rapporten)

Småbåthavner:

- 71 stkr eksisterende småbåthavner totalt i reg.basen; se tabell 1.
- 26 stkr. eksisterende småbåthavner som har potensiale for utvidelse i sjø; se tabell 2 . I tillegg er det et utvidelsespotensiale for båtplasser ved Saltrødbrygga og Nitridenbrygga-Omdalsøyra.
- 33 stkr lokaliteter som har vært vurdert som mulige nye småbåthavner- uten prioritering/utvalg; se tabell 3
- Antall småbåthavner med slipp (k):12 eksisterende og 1 planlagt- Kuviga , se tabell 4 (+ 1 ny i Bekkevika ved utvikling av ny båthavn som foreslått. Er en der nå)

Antall reg. offentlige brygger, se tabell 9: 46 stkr

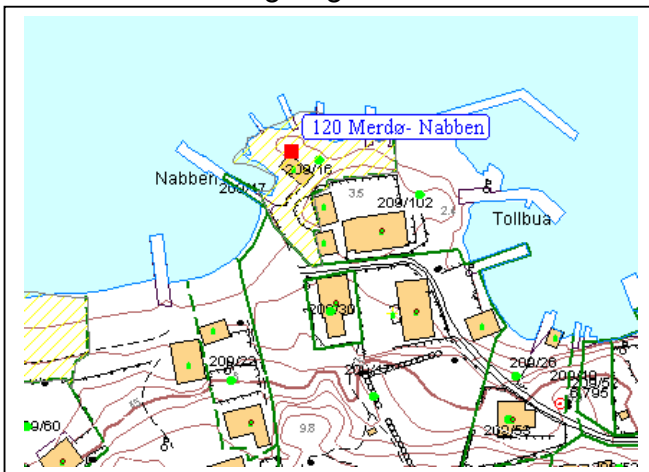
- Av disse er 34 eksisterende (E) , 9 er eksisterende med potensiale for båtplasser (U) , 3 er planlagte (nye) P

De nye er : (Ikke prioritert)

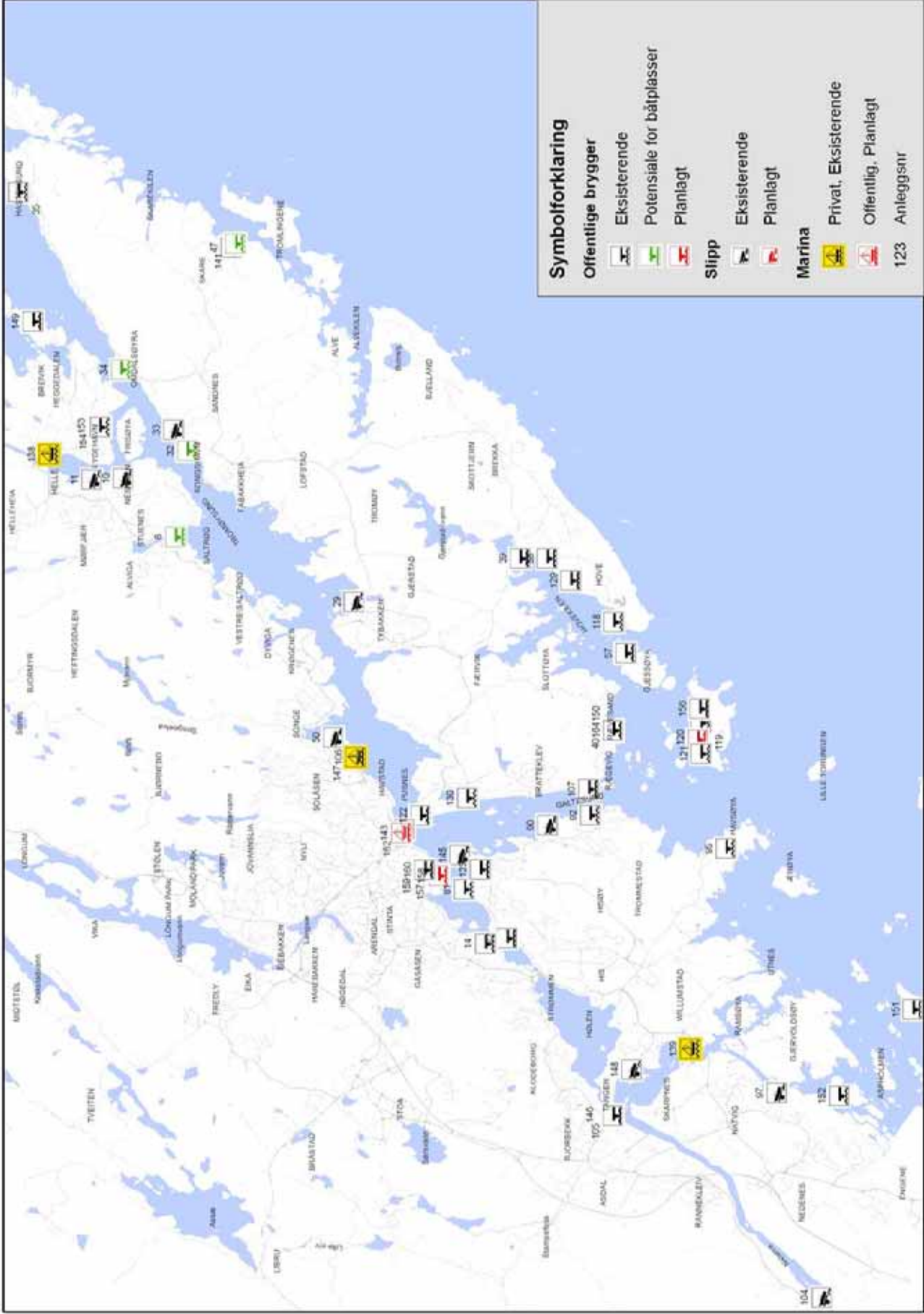
Merdø –Nabben

Ny lokalfergeterminal-sentrum

Framtidig fergeleie Barbu



Merdø- Nabben: Her foreslås at det kan anlegges en off. brygge som kan gi flere båtplasser til allmennheten. Det er også et behov for å løse renovasjonsordninger for Merdø på sikt. Dette bør ses på i fellesskap. Arendal kommune er grunneier på eiendommen, men det er avtaler om private bryggfester. Det må avklares om disse bryggene kan erstattes med plass på en eventuell ny offentlig brygge.



Av de 9 som er definert som eksisterende med utvidelsespotensiale (dvs hvor det kan utvikles båtplasser) framheves 2: **Bekkevika og Nitridenbrygga-Omdalsøyra**

De andre er: Saltrødbrygga, Blekestrand, Bota Dampskipsbrygge, Narestø Dampskipsbrygge- Lyngørbrygga, Flosta Kirkebrygge, Skarestrand, Kongshavn, Rævesand - Pellebrygga- Dampsk-br

I tillegg er det i basen registrert 2 utsettingsbrygger (u) som ikke står som offentlige. disse er:

Anl. Nr. 45: Broneset- fylling (Tromøya) og Anl. Nr. 161: O S M Svinodden
I tillegg kommer NATO-brygga som en kommersiell havn, anl. Nr 93

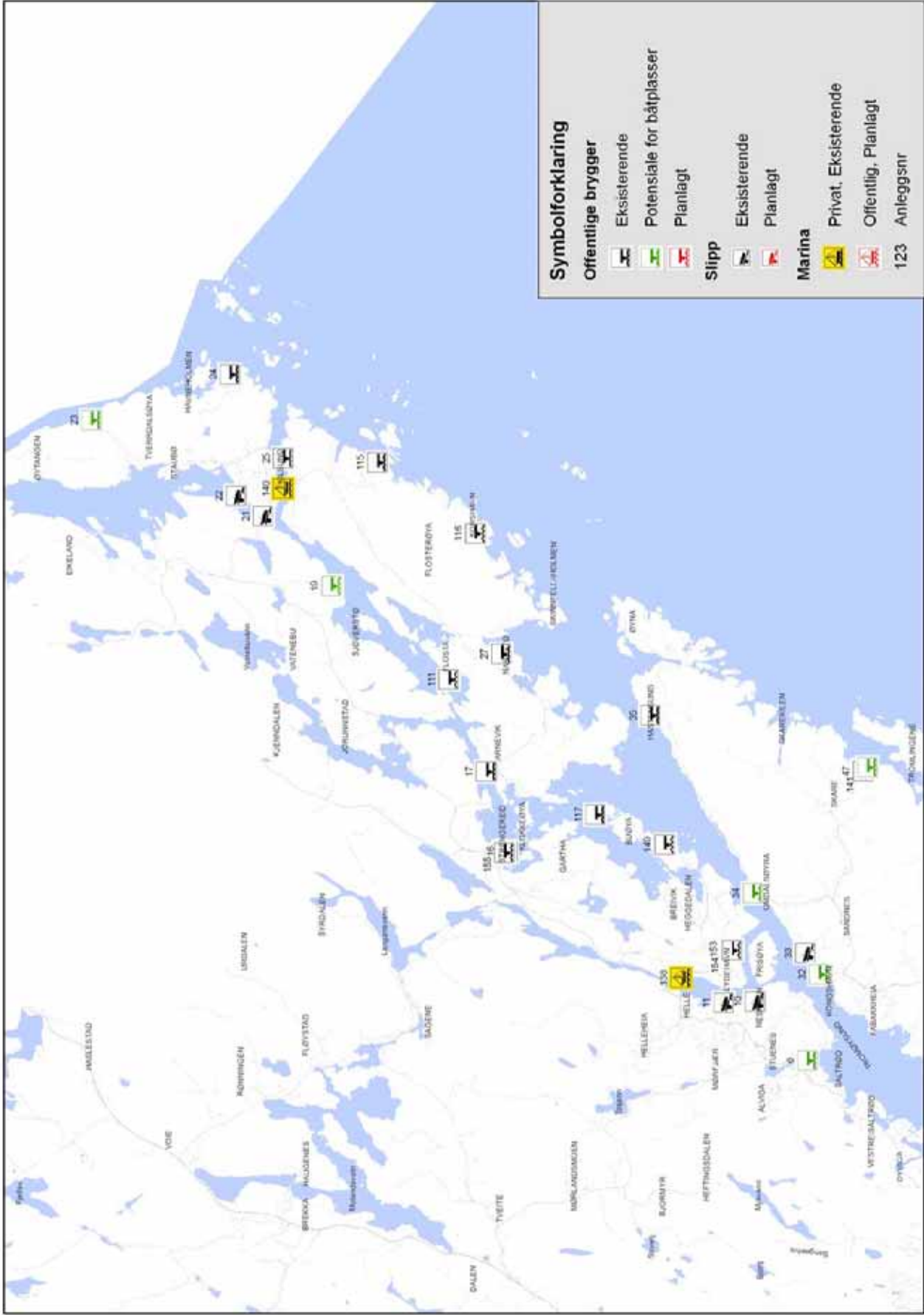
Slipper: Se tabell 10: Totalt 19 stkr (registrerte)

(Bekkevika står som eksisterende og planlagt, fordi det er en slipp der, men den planlegges som del av et nytt småbåtanlegg for framtiden.)

Av de eksisterende er 12 slipper registrert som småbåthavner med slipp (k) og 7 er registrert som rene slipper (S)



Slipp- Vrengen



Marinaer: Se tabell 11

5 eksisterende

1 ny

Den nye er : Utstikkerkaia – Barbu

I tillegg har vi Arnesens båtrep, Vindholmen og Vågsnes, som er reparasjonsmarinaer, båtopplag, men uten drivstoffylling .

Forslag om 1 helt ny marina: Utstikkerkaia Barbu

Båtbyen Arendal har begrenset tilbud fra sjøsiden i forhold til service, båtutstyr, og plasser for drivstoff-fylling. Foreliggende planforslag løfter inn tanken om at Arendal kommune bør tilrettelegge for et slikt tilbud, ved å avsette et areal til en marina.

Følgende kriterier bør være tilstede:

- Offentlig grunn
- Isfritt
- Sentrumsnært
- Plass for bygning til lagring og service (havnevesenet), maks 100 kvm
- Plass for drivstoffanlegg (Kan evt. graves ned under bygning)
- Gode adkomstforhold på landsiden for drift av marinaen
- Brannsikring og andre miljøhensyn

I dette bildet er 4 steder vurdert og prioritert som følger:

1. Barbu- Utstikkerkaia ved fiskemottaket
2. Kuviga
3. Arendal gjestehavn
4. Strømmen – (tidligere Arendal auto)

Alle 4 stedene har utfordringer i forhold til ovennevnte utfordringer, men en mener likevel at Barbuområdet- i tilknytning til utstikkerkaia ved fiskemottaket i Barbu har de beste forutsetningene. I så fall må planer for en marina innarbeides i den utviklingsplanen som vil komme for Barbuområdet, slik at samtlige utfordringer kan bli løst i en sammenheng.

5. Vurderingsbeskrivelse

For å vurdere hvor godt egnet et område er som småbåthavn er det brukt følgende kriterier:

1. Dybdeforhold
2. Teknisk egnethet vind og vær
3. Lokaliseringspre
4. Kapasitet antall båter

Det er gitt poeng fra 1- 3 på alle 4 kriteriene, der 3 poeng er best. For noen områder vil det være irrelevant å poengberegne kriterie nr. 4 og da står det bare en strek. (o poeng) Under følger en forklaring på hvordan vi har gitt poeng for egnethet:

Verdi/egnethet

Kriterier	Merknader
1. Dybdeforhold	I vurderingene omkring dybdeforhold er tenkt båter inntil 40 fot, faren for oppvirvling av bunnsedimenter, grad av vannutskiftning (terskler, totalt vannvolum, strømforhold, elv-og bekkeutløp), samt en dybdegradering: 1: Inntil 1 m vanddyp 2: 1-3 m 3: 3 m dybde i snitt på havna
2. Teknisk egnethet-vind og vær	I vurderingene omkring vind og vær er tenkt havnas skjerming mot vind, strøm og bølger, samt sikkerhet for båter og folk i havna. Havnene er gitt poeng slik: 1: Eksponert for vær og vind. Kort avstand og eksponering til farled 2: Skjerming på mer enn 1 side og 3: Naturlig skjerming på flere sider
3. Lokaliserings- pre	Lokaliseringspreferanser er gjort ut fra følgende parametere: <ul style="list-style-type: none">• Kort avstand til boligområder (g/s-avstand), eksisterende og planlagte• Veiadkomst til havnen• Annen eksisterende infrastruktur (Slipper, kraner, vann, strøm..)• Parkeringsmuligheter• Utvidelse av eksisterende båthavn (Ses på som positivt framfor å finne ny lokalisering)• Lang avstand til andre havner /dekningsgrad i området 1: Måloppnåelse på 1-2 av kriteriene 2: Måloppnåelse på 2- 4 av kriteriene 3: Måloppnåelse på 4 og flere
4. Kapasitet antall båter	Det gis høy verdi for områder som har plass til mange båter. Dette ut fra et mål om kost-nytte i forhold til hvilke investeringskostnader som tåles .

Kriterier for å vurdere konfliktnivå ved etablering/utvidelse av småbåthavn

Det er valgt å vurdere en nyetablering eller utvidelse av eksisterende småbåthavn opp mot andre interesser som mer eller mindre kan være i konflikt med småbåthavnformålet. Igjen er det benyttet en skala fra 1-3, der 3 angir maksimal konflikt. Under er en forklaring på hvordan det er tenkt.

Konfliktnivå

Grad av konflikt med:	Merknader
Friluftsliv	Eventuell konflikt med kjente friluftsinnteresser/aktiviteter, områder som er kategorisert som mer eller mindre viktige for friluftsliv, hvorvidt havnen vil være til sjenanse for bading, gi støy med mer.
Kulturminnevern	Evt. konflikt med kjente kulturminner, fornminner, kulturmiljø; beva. verdig bygningsmiljø *
Landskap	Liten eller stor grad av negativ påvirkning for landskapsbildet; Både i forhold til vannspeilet og omgivelser rundt/landskapsrommet. I hvor stor grad området kan absorbere et småbåtanlegg visuelt. Avhengig av terreng omkring, i hvor stor grad anlegget blir eksponert/gir barrierevirkning, mm
Naturvern/Biol mangfold	Eventuell konflikt med naturverdier, det vil si dyre- og planteliv både på land og i sjø. I dette arbeidet er det sjekket opp mot registrerte marinressurser i i sjø. Bruk av natur innebærer alltid en konflikt, slik at poengsetting 1 alltid er tilstede. Konflikt med oppvekstområder fiskeyngel får poengsum 2, konflikt med ålegras, østers og andre særskilte marinressurser får poengsum 3.
Reg.plan/arealbruksinteresser	Evt. konflikt med vedtatt reg.formål, trafikale forhold, barn og unges bruk av området, ferdsel, fiske etc. på sjø, og andre arealbruksint.

KOMMENTAR TIL VURDERINGENE

Ved poengberegning av egnethet og konfliktpotensiale har arbeidsgruppen tatt utgangspunkt i tilgjengelige kilder, egne vurderinger, lokalkunnskap i arbeidsgruppen og befaringer med båt.

*Havnene er ikke vurdert i forhold til :

1. Potensialet for funn av kulturminner i sjø, marinarkeologi
2. Beredskap: Risiko og sårbarhet/brann
3. Forholdene/Status på bunnsedimenter

I arbeidet er det svært mange småbåthavner som er vurdert. Vurderinger utover de forholdene som er tatt med , bør etter arbeidsgruppens vurderinger, avgrense seg til de småbåthavnene som blir anbefalt videreført/prioritert på topp. I forhold til punkt 1 og 3 har ikke kommunen tilgjengelige kilder og kulturminner i sjø er kunnskap som må innhentes av Sjøfartsmuseet .

Poengberegning - konfliktpotensiale

Ved poengberegning på konflikter naturvern/biologisk mangfold er det gitt 2 poeng der det er registrert marin naturtype/ ressurs, uten at det er angitt viktighet på lokaliteten. Hvis det er registrert ålegras i området er det gitt 3 poeng, da vi vet at dette er en svært viktig og utsatt marinressurs. Inngrep i natur er alltid forbundet med en viss konflikt med hensyn til biologisk mangfold og således er konfliktpoeng 1 gitt på samtlige båthavner som minimum.

Småbåthavner - Konsekvenser for ålegrasenger

Selv om utvidelse av en båthavn vil medføre økt trafikk over ålegrasenger i et område, er prinsippet om utvidelser å foretrekke, framfor å ta i bruk et jomfruelig område til etablering av småbåthavn. Ålegrasengene påvirkes først og fremst av nedslamming og utskygging. Det vil si at småbåthavn ikke må ligge direkte over ålegrasområdet. Se mer siste kapittel.

Forurensning:

Det er ikke registrert forurensingssituasjonen på lokalitetene. Ikke tilgjengelig informasjon.

Små eller store anlegg - i lys av landskapshensyn:

I forhold til vurderinger av størrelse på båthavner og landskap er det tatt utgangspunkt i det særegne landskapet/terrenget som er på sørlandet. Områdehensyn medfører ulik tilnærming. Landskapene har forskjellig grad av visuell sårbarhet og toleransegrense overfor nye tiltak.

Vårt landskap, i og rundt Arendal, er preget av å være i småskalaform; småkupert og oppbrutt, uten store dominerende linjer. Det er ikke på samme måte som østover eller vestover i landet, like enkelt å orientere seg etter store terreng- og fjellformasjoner, eller andre særtrekk i landskapet. Vi har en mosaikk av mer eller mindre like heier og knatter (lavt relieff), oppdelt av mindre flate partier og de oppsprukne skjærgårdslandskapene. Disse forhold bør gjenspeiles i de fysiske tiltak vi gjennomfører.

Dette betyr at arbeidsgruppen mener det er utfordrende å finne steder som kan tåle store anlegg. Derfor foreslås i stedet relativt mange og mindre småbåthavner.

Kilder vi har brukt:

Kommuneplanens arealdel

Kommunedelplan for grønnstruktur

Marin kartlegging – lagt inn i kommunens innsynsverktøy Gemini

Naturtypekartlegging - lagt inn i kommunens innsynsverktøy Gemini

Kommunens kartlegging av bevaringsområder med SEFRAK

Reguleringsplaner

Situasjonskart, dybdekart

Estetiske retningslinjer

6. Retningslinjer for fysisk planlegging

Følgende politikk og kriterier legges til grunn for utvidelse og nyetablering av småbåthavner:

- Utvidelse av eksisterende havner prioriteres framfor nyanlegg
- Tilstrekkelig plass på land for utsetting/opptak er en fordel
- Båthavner skal ikke lokaliseres i eller i direkte konflikt med verneområder etter naturvernlovverk, plan- og bygningsloven eller kulturminneloven.
- Ved utvidelser og nyanlegg som planlegges skal det gjøres en samlet vurdering av arealbruken og konsekvenser på land og i sjø. Konsekvenser for trafikk, parkering, biologisk mangfold (sjø/land), støy, forurensing, barn og unge, sikkerhet, med mer.
- Nye plasser for småbåter i fellesanlegg skal søkes benyttet til sanering av mindre private bryggeanlegg og båter på svai der det er aktuelt. Dette må sikres i utarbeidelse av detaljplaner og byggesaksbehandling. Målet er å få tilbake lengre strekk av strandsonen uten inngrep, tilrettelagt for allmennheten, samtidig som det blir et bedre og mer forutsigbart tilbud for båteiere som har benyttet området til fortøyning.



- **Universell utforming** er en premiss i alle utvidelsesplaner/oppgraderinger eller nyanlegg.
- Adkomstvei til havner bør primært tillate bilkjøring helt frem, og det anbefales å ha bredde stor nok til at to personbiler kan møtes. Der dette ikke kan oppnås, skal antall båtplasser tilpasses og fordeles svært lokalt, slik at bilbruk kan reduseres til et minimum. De steder som utpekes for utsetting og opptak må ha styrke nok til at en større lastebil kan kjøre med båt på lasteplanet.

Tiltak mot forurensing:

- Store havner (over 100 plasser) må ha organisert avfall-og søppelinnsamling. Septikk-mottak fra båt bør gjøres tilgjengelig i minimum 1 havn hhv øst, sentralt og vest. (forslag i planen, se kap. 4.)
1 sted bør pekes ut med fasiliteter for å kunne håndtere vrak, lekkasjer, farlige stoffer, etc. (Bekkevika- Eydehavn er egnet lokalisering.)
- Bryggeanlegg og bølgebrytere bør utformes og plasseres med tanke på å opprettholde tilstrekkelig vanngjennomstrømming med hensyn til god vannkvalitet.

Beredskap og organisering:

- De største havnene (mer enn 250 pl) bør vurdere muligheter for bygning til lagring av sikkerhetsutstyr (brann, vannslanger, redningsutstyr) og som hvilested for nattevakt
- Alle havner bør ha redningsutstyr for å forhindre drukningsulykker og det må redegjøres for brannberedskap
- Ansvarlig driver skal kunne dokumentere at anlegget inspiseres , vedlikeholdes og er forsvarlig sikret mot avdrift, moringsbrudd, og lignende .
- Lys på landarealer og brygger kan i noen tilfeller være et krav for å markere området, avgrensing mot farled, sikkerhet osv.
- Alle havner bør ha oppslagstavle. Det skal være faste oppslag om gjeldende og relevante forskrifter i havnedistriktet slik som fartsforskrifter, ordensforskrifter og lignende.
- Dersom havnen legger til rette for oppussing/behandling av båter, skal det spesielt redegjøres for håndtering av spillvann og problemavfall.

I reguleringsplaner må en redegjøre for ovennevnte relevante tema, samt :

- Antall og type båtplasser.
- Fordeling (ved behov)
- Adkomst og parkering.
- Planen må sikre areal for søppelhåndtering, brannberedskap og plassering av evnt. vakt/lager bygning.
- Krav til optimal utnyttelse av avsatt areal, jfr. punkt 3.2.8 i planen her
- For småbåthavner som skal bygges/drives i kommunal regi skal allmennhetens tilgang ikke begrenses, utover det som gjelder av sikkerhetsmessige hensyn. Dette må sikres i reguleringsplanen.
- Utforming av anleggene skal skje på en best mulig estetisk måte. Dette gjelder både landdelen og flytebrygger m.m. i sjøen. For terrenginngrep skal det redegjøres for hvordan ferdigstillingen skal gjøres, bl.a. med opparbeiding av grøntanlegg, tilsåing, beplantning m.m.
Reguleringsplanen må sikre også disse hensynene.

7. Annen relevant informasjon og tabeller

- Enhver etablering eller tiltak i sjø må behandles og godkjennes etter hhv plan og bygningslov og havne og farvannslov. Dersom et tiltak legger opp til utfylling eller mudring i sjø, skal det avklares mot kulturminnevernmyndighetene, samt miljøvernmyndighetene. For slike tiltak må det også foreligge godkjenning etter forurensingsloven.
- Fiskeri myndigheter skal spesielt kontaktes for å unngå etableringer i strid med viktige forutsetninger for lokalt fiske.
- Det skal ikke etableres konstruksjoner eller anlegg i sjø som kan være en fare for eller til begrensning for båttrafikken.
- Anlegg som åpenbart begrenser andre eiendommers strandrett og tilflottsrett skal ikke etableres. *

*Strandeierens **eiendomsrett** strekker seg til marbakken, dvs der hvor bunnen begynner å falle sterkt. (1:5) Hvor det ikke kan påvises noen marbakke, trekkes grensen ved 2 meters dyp, målt ved middels lav vannstand. Dersom det ikke er fallende dybder, dypere eller mindre dypt en 2 meter kan denne retten gå så langt ut som 30 meter, gitt at den ikke overstyres av havne- og farvannslovens § 18 , 2 . ledd. **Strandretten** (ulovsfestet- ref. Høyesterettsdom.) kan virke utover eiendomsretten og inneholder blant annet rett til tareforekomster, utfyllinger, fiske, og tilflottsrett- retten til sjøverts tilkomst; komme til og fra egen eiendom med båt.

Særlige utfordringer vest i kommunen:

Behovet for båtplasser i vest er relativt stort og vil antagelig øke som følge av en økt boligutvikling vestover i kommunen. På grunn av naturverdier knyttet til Nidelva er dette behovet vanskelig å tilfredsstille uten for store konflikter. Planen har foreslått en økning av båtplasser i Hølen, samt utvidelse av Natvig båthavn. Med en økning av båtplasser i dette området vil det være nødvendig med økt tilrettelegging for båtlivet på Nidelva . Konkret dreier dette seg om mudring og merking, som helst bør være for en lengre sesong enn tilfellet er i dag.

Informasjon fra Fiskeridirektoratet ved offentlig ettersyn:

Ålegrasenger endres i størrelse og omfang kontinuerlig og må undersøkes i forhold til utbredelse før det evt. skjer et tiltak. Bryggeanlegg blir raskt begrodd med alger, skjell og rur i våre områder. Når dette etter hvert faller ned på bunnen, øker mengden biologisk materiale som skal råtne på bunnen. Økt forråtnelse øker forbruket av oksygen i bunnvannet, og kombinert med dårlig vannomrøring/utskifting, forverres miljøet på bunnen, slik at vekstforholdene for ålegress blir svekket. Derfor bør tema vannutskifting og vannomrøring være sentralt å vurdere ved nye tiltak.

Informasjonsbase

I tillegg til foreliggende dokument er alle båthavnene, bryggene, slippene lagt inn i digitalt kartverktøy. Til hvert punkt er det knyttet en del informasjon, både i tabellform og som vedlegg, også foto av området – i de fleste tilfellene.

Det er litt ulikt hvor mye informasjon som foreligger på hvert punkt/sted/anlegg, men dette er lista en har prøvd å fylle inn:

Anleggstype	k, M, O, OA, OU, B, S, U, F
Eksisterende anlegg	
Potensiale utvidelse	
Nytt anlegg	
Eierforhold land	
Driver	
Eier	
Antall båtplasser	
Båtplassutvidelser	G-M-D
Parkeringsdekning i dag	G-M-D
Potensiale parkering	G-M-D
Avstand offentlig vei	Ant m
Lokalt oppsyn	
Universell utforming	V-L-A
Dybdeforhold	G-M-D
Planstatus *	R-U-K
Beskrivelse	

Forklaring, bokstaver i tabell:

Under anleggstype:

B-småbåthavn, F-Fergeleie, M-marina, O-offentlig brygge, (OA: Off av/påstign brygge OU: Offentlig utsettingsbrygge) S-slipp, U-utsettingsbrygge, k-småbåthavn med slipp

G-God, M-middels, D-dårlig

Under universell utforming:

V-veiadkomst ned, L-Løfteanordning, A-annet

Under planstatus:

R-Regulert: Regulert til småbåthavn -ikke om det er regulert til andre formål.

U- Uregulert: Hverken avsatt i k-planen eller regulert

K- Avsatt i k-planen: Avsatt til småbåthavnformål, ikke andre formål

Informasjonsbasen gir muligheter for å framskaffe ulike oversikter/tabeller, eller kart ved å kombinere informasjon.

I delrapportene hvor vurderingene av de registrerte lokalitetene framkommer er det i tillegg opplysninger i forhold til marine naturverdier som er registrert. Dette vil bli lagt inn i informasjonbasen som vedlegg til hver lokasjon. Det er også lagt opp til at beskrivelsene kan suppleres med "Forurensningssituasjonen", dersom den skulle bli kjent. Informasjonsbasen bør ajourholdes og suppleres kontinuerlig.

Tabell 1 : Registrerte eksisterende småbåthavner totalt : 71

AniNr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	STATUS	DRIVER	PLANSTATUS	ANT. BÅTPLASSER
163	Hauodden ny	B	E	Offentlig	R	18
136	Sandstøheia vel	B	E	Privat	U	30
132	Strømbrua	B	E	P	U	7
128	Tromlingsund-vest	B	E	P	U	15
127	Havn- Abusland	B	E	P	U	20
125	Kattsund	B	E	P	U	20
124	Klove	B	E	P	U	12
108	Havstadverven	B	E	O	U	34
103	Tangen småb havn	B	E	P	U	30
101	Helle 2	B	E	P	R	35
99	Hammeren bro	B	E	P	R	20
98	Flageborg	B	E	P	R	90
96	Flødeviga	B	E	O	U	28
91	Sandvigheia Vel	B	E	P	U	20
89	Slaabervigheia	B	E	P	R	20
87	Jomfruholmen	B	E	P	U	40
86	Priv anl i sjø	B	E	P	R	40
84	Steinar Moe i Vika	B	E	P	U	25
83	Sleba	B	E	O	U	18
82	Lassen i Vika	B	E	P	U	20
80	Fanteparken	B	E	O	U	20
79	Guldsmedenga/Roland brygge	B	E	P	R	25
78	APL-brygga	B	E	P	R	20
71	Revsnes	B	E	P	R	40
66	Sildodden	B	E	O	R	47
64	Strømsbubukt	B	E	P	R	50
63	Varmekroken	B	E	P	R	140
62	Arendal brygge	B	E	P	R	25
54	Havstad brygge	B	E	P	R	35
53	Hauodden	B	E	O	R	42
51	Holmen	B	E	P	R	35
41	Timberstrand	B	E	O	U	48
33	Dybdalsstrand	k	E	P	R	32
31	Sandstø syd	B	E	P	R	42
18	Sjøverstø	B	E	P	U	8
15	Gartha hyttefelt	B	E	P	R	25
12	Neskilen	B	E	P/O	U	72
7	Mørfjærkilen	B	E	O	U	21
4	Bråtebukta	B	E	P	R	20
146	Vrengen småb havn	k	E	O	R	30
104	Helle- 1	k	E	P	U	16

50	Mortenstø	k	E	O	U	200
137	Hølen-Kjørvinga	B	U	P	R	20
126	Skare (Valåsen hyttefelt)	B	U	P	U	24
100	Rannekleiv under E-18	B	U	P	K	35
88	Geita	B	U	P	U	77
85	Sletta	B	U	O	U	30
76	Brygga næringscenter	B	U	P	R	40
75	Kokkeplassen vest	B	U	P	K	65
73	Tangen	B	U	O	R	100
72	Malmbyruggen	B	U	P	R	15
70	Biestø	B	U	P	R	121
68	Gårdalen	B	U	P	U	15
67	Ormeviga	B	U	O	R	8
65	Terneholmen	B	U	O	R	85
61	Kittelsbukta	B	U	O	R	122
60	Arendal Gjestehavn	B	U	O	R	159
59	Gamle Gjestehavn	B	U	O	R	90
52	Songe	B	U	O	U	250
42	Fjellvik	B	U	P	R	70
38	Sandumkilen	B	U	P	K	45
30	Fabakkheia	B	U	P	U	34
26	Narestø- Skibbekilen	B	U	P	U	41
56	Kuviga	B	U	O	U	95
97	Natvigverven	k	U	P	R	210
90	Slaabervig	k	U	O	R	48
29	Ubekilen	k	U	P	K	96
22	Padda	k	U	P	R	85
16	Strengereid	k	U	P	U	45
11	Lensmannsgården	k	U	P	R	75
10	Møllebukta	k	U	P	R	105
					SUM:	3740

Anleggstyper:

B- Småbåthavn
k- Småbåthavn med slipp

Status:

E-Eksist
U-Eksist med utvid.pot.

Driver:

O-off
P-Priv

Planstatus:

R-regulert
U-uregulert
K- avsatt i k-plan

Tabell 2: Eksisterende småbåthavner med utvidelsespotensiale i sjø: 26

AnINr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	PLANSTATUS
52	Songe	B	U
56	Kuviga	B , framtidig k	U
(59	<i>Gamle Gjestehavn)</i>	B	R
60	Arendal Gjestehavn	B	R
61	Kittelsbukta	B	R
65	Terneholmen	B	R
67	Orneviga	B	R
10	Møllebukta	k	R
11	Lensmannsgården	k	R
16	Strengereid	k	U
22	Padda	k	R
68	Gårdalen	B	U
70	Biestø	B	R
72	Malmbyggen	B	R
75	Kokkeplassen vest	B	K
76	Brygga næringscenter	B	R
85	Sletta	B	U
88	Geita	B	U
90	Slaabervig	k	R
97	Natvigverven	k	R
100	Rannekleiv under E-18	B	K
29	Ubekilen	k	K
38	Sandumkilen	B	K
42	Fjellvik	B	R
137	Hølen-Kjørvinga	B	R
30	Fabakkheia	B	U

Anleggstyper:

B- Småbåthavn

k- Småbåthavn med slipp

Planstatus:

R-regulert

U-uregulert

K- avsatt i k-plan

Tabell 3: Oversikt over alle lokaliteter som har vært vurdert som mulige nye småbåthavner- uten prioritering/utvalg: 33 stkr

AnINr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	Eierforhold på land	PLANSTATUS	Konkl uten prioritering
2	Trollnes	B	O	U	Ja-tiltak
5	Lindvika	B	O	U	Nei-tiltak
8	Skibeveg vest	B	O	U	Nei
20	Svartnesbu	B	P	U	Ja
9	Skibeveg øst	B	O	U	Nei
3	Trollnes øst	B	P	U	Nei
13	Nedre Gartha	B	P	U	Nei
28	Buøya	B	O	R	Nei
49	Krøgenes syd	B	O	R	Ja
69	Sponvika	B	O	R	Ja
74	Engeneveien - Hølen	B	P	U	Ja
94	Graudviga	B	P	U	Nei
102	Vrengen-Nedre Haugerød	B	O	R	Ja
36	Munkevika	B	P	U	Ja
37	Tømmerstø- Alvekilen	B	O	U	Nei
48	Styrsvika	B	P	U	Nei
46	Marisberg havn	B	O	U	Ja
44	Mulig ny havn Seikilen	B	O	U	Nei
109	Heggedalsbukta	B	O	K	Ja
110	Strengereid øst	B	P	R	Ja
112	Sletta- Øytangen	B	P	U	Ja
113	Eydehavn-strandstripe	B	O	U	Ja
114	Malina- Natvig	B	O	U	Nei
133	Bødtkerbukta	B	P	R	Nei
134	Kokkeplassen øst	B	P	U	Ja
135	Mørfjærkilen-Alvika	B	P	R	Nei
144	Barbu	B	O		Ja
131	Kongshavn	B	O	U	Ja
1	Bekkevika (Eydehavn)	k		U	Ja
55	Kuviga-Fluet	k	P	U	Ja
165	Narestø- Skibbekilen	B	P	U som havn	Ja
166	Gruvebukta-Alvekilen	B	P	U	Ja
167	Sandstø Fellesbrygge	B	P	U	Ja

Anleggstyper:

B- Småbåthavn

k- Småbåthavn med slipp

Planstatus:

R-regulert

U-uregulert

K- avsatt i k-plan

Tabell 4: Småbåthavner med slipp 12 stkr

AnINr	OMRÅDENAVN	STATUS	EIERFORHOLD LAND	PLANSTATUS
50	Mortenstø	E	O	U
104	Helle- 1	E	P	U
56	Kuviga	P	P	U
1	Bekkevik (Eydehavn)	P	P- planlagt O	U
16	Strengereid	U	P	U
22	Padda	U	P	R
90	Slaabervig	U	O	R
97	Natvigverven	U	P	R
29	Ubekilen	U	P	K
10	Møllebukta	U	O	R
11	Lensmannsgården	U	O	R
33	Dybdalsstrand	E	O/P	R

Tabell 5: Forslag til nye båthavner – eller utvidelser VEST i kommunen , inkludert Hisøya:

Prioritet a) (nr)	Anleggs nr	Anleggstype	Områdenavn	Ant eksist. båt plasser	Nye- ca	Eierforhold land	Plan status
1	97	B	Natvigverven	210	90	P	R
2	134	B	Kokkeplassen øst	0	70	P	U
3	102	B	Vrengen-Nedre Haugerød	0	110	O	R
4	90	k	Slaabervig	48	12*	O	R
5	100	B	Rannekleiv under E-18	35	30	P	K
6	72	B	Malmbyggen	15	40	P	R
			SUM	308	352		
Prioritet b)							
	88	B	Geita	77	30	P	U
	85	B	Sletta	30	30**	O	U
	75	B	Kokkeplassen vest	65	15	P	K
	74	B	Engeneveien - Hølen	0	100	P	U
	70	B	Biestø	121	30	P	R
	69	B	Sponvika	8	20	O	R
	76	B	Brygga næringscenter	40	15	P	R
			SUM	441	240		
TOTALT:				749	592		

* + 40 Tilknyttet nytt seilsporsanlegg ** forutsetter at eksist flytebr i bukta flyttes og får nytt landfeste fra off småbåthavn

Tabell 6: Forslag til nye båthavner – eller utvidelser SENTRUMSNÆRT

Prioritet a) (nr)	Anleggsnr	Områdenavn	Ant eksist. båtplasser	Nye-ca	Eierforhold land	Plan status
1	56	Kuviga	95	65	O	U
2	60	Arendal Gjestehavn***	159	100	O	R
3	65	Terneholmen	85	35	O	R
4	61	Kittelsbukta	122	40	O	
		SUM	431	240		
Prioritet b)						
	55	Kuviga-Fluet	0	50*	P	U
	68	Gårdalen	15	20	P	U
	67	Ormeviga	8	20	O	R
	144	Barbu	0	60**		
		SUM	23	150		
TOTALT			454	390		

*Kun til leilighetsbygg på Fluet

** Avh. av boligutb i Barbu og reg.planen

*** Plassene inngår som gjestehavns plasser i sesongen. (Maks kapasitet er ca 200 plasser for både Gjestehavnsbrygga og Rådhusbrygga)

Forklaring i tabell: B-småbåthavn, k- Småbåthavn med slipp, P-privat, O-offentlig, R-regulert, U-uregulert, K-avsatt i k-planen

Tabell 7: Forslag til nye båthavner – eller utvidelser ØST i kommunen, inkludert Tromøya :

Prioritet a) (nr)	Anleggsnr	Anleggstype	Områdenavn	Ant eksist. båtplasser	Nye-ca	Eierforhold land	Plan status
1	1	B	Bekkevik (Eydehavn) "Strandabrygga" *	10	200	P-nå	U
2	42	B	Fjellvik- Tromøya	75	60	P	R
3	32	O	Kongshavn	0	25	O	U
4	22	k	Padda	85	30	P	R
5	29	B	Ubekilen	95	30	P	K
6	34	O/B	Nitridenbrygga- Omdalsøyra	0	40	O	U
7	110	B	Strengereid øst	0	40	P	R
8	165	B	Narestø/innerst i Skibbekilen	0	24	P	U
9	166	B	Gruvebukta- Alvekilen	0	40	P	U
			SUM	265	489		

Prioritet b)						
	2B	Trollnes*	0	400	O	U
	113B	Eydehavn-strandstripe	10**	150	O	U
	112B	Sletta- Øytangen	0	20	P	U
	49B	Krøgenes syd	5	20	O	R
	109B	Heggedalsbukta	5	100	O	K
	16k	Strengereid	45	20	P	U
	10k	Møllebukta	105	10	O-priv drift	R
	6O/B	Saltrødbrygga	0	20	O	R
	137B	Hølen-Kjørvinga	44	20	P	R
	46B	Marisberg havn	0	250	O	U
	36B	Munkevika	2	20	P	U
	38B	Sandumkilen	45	20	P	K
	167B	Sandstø Fellesbrygge	0	25	P	U
		SUM	340	1075		
TOTALT			605	1564		

*Bekkevika og Heggedalsbukta foreslås som de nye store småbåthavnene med god parkeringsdekning;men også Trollnes, dersom kulturminner i sjø gjør det mulig.

** Eydehavn - Neskilen. Mye båter fortøyd på offentlig grunn. Antall usikkert

Forklaring i tabell: B-småbåthavn, k- Småbåthavn med slipp, O- Off. brygge, OA –av/påstign brygge, M: Marina, P-privat, O-offentlig, R-regulert, U-uregulert, K-avsatt i k-planen

Tabell 8: Lokalteter- ulike kategorier – hvor det anbefales at det kan skje tiltak- ikke prioriterte: 21 nye/planlagte og 24 steder med utvidelser (Utg.punkt for prioriterte lokaliteter i tab 5,6, 7)

AniNr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	STATUS	EIERFORHOLD LAND	PLANSTATUS
2	Trollnes	B	Planlagt	O	U
49	Krøgenes syd	B	P	O	R
69	Sponvika	B	P	O	R
74	Engeneveien - Hølen	B	P	P	U
102	Vrengen-Nedre Haugerød	B	P	O	R
36	Munkevika	B	P	P	U
46	Marisberg havn	B	P	O	U
109	Heggedalsbukta	B	P	O	K
110	Strengereid øst	B	P	P	R
112	Sletta- Øytangen	B	P	P	U
113	Eydehavn-strandstripe	B	P	O	U
165	Narestø- innerst Skibbekilen	B	P	P	U
166	Gruvebukta- Alvekilen	B	P	P	U

167	Sandstø Fellesbrygge	B	P	P	U
134	Kokkeplassen øst	B	P	P	U
144	Barbu	B	P	O	
131	Kongshavn	B	P	O	U
143	Utstikkerkaia Barbu	Marina	P	O	
120	Merdø- Nabben	Off brygge	P	O	U
1	Bekkevika (Eydehavn)	k	P	P- planlagt O	U
55	Kuviga-Fluet	k	P	P	U
10	Møllebukta	k	U	O- priv driver	R
56	Kuviga	B	U	O	U
60	Arendal Gjestehavn	B	U	O	R
65	Terneholmen	B	U	O	R
67	Ormeviga	B	U	O	R
68	Gårdalen	B	U	P	U
70	Biestø	B	U	P	R
72	Malmbryggen	B	U	P	R
75	Kokkeplassen vest	B	U	P	K
76	Brygga næringscenter	B	U	P	R
85	Sletta	B	U	O	U
88	Geita	B	U	P	U
100	Rannekleiv under E-18	B	U	P	K
38	Sandumkilen	B	U	P	K
42	Fjellvik	B	U	P	R
137	Hølen-Kjørvinga	B	U	P	R
6	Saltrødbrygga	OA	U	O	R
105	Vrengen brygge	OA	E	O	R
34	Nitridenbrygga-Omdalsøyra	OU	U	O	U
16	Strengereid	k	U	P	U
22	Padda	k	U	P	R
90	Slaabervig	k	U	O	R
97	Natvigverven	k	U	P	R
29	Ubekilen	k	U	P	K

Forklaring i tabell: B-småbåthavn, k- Småbåthavn med slipp, O- Off. brygge, OA –av/påstign brygge, M: Marina, Status: P- Planlagt , Status E: Eksisterende, Status U- Eksist. med utvidelsespotensiale Eierforhold land P-privat, O-offentlig, Planstatus: R-regulert, U-uregulert, K-avsatt i k-planen

Tabell 9: Oversikt over offentlige brygger totalt

AnINr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	STATUS	EIERFORHOLD LAND	PLANSTATUS
130	Timber	OA	E	O	R
24	Holmesund	OA	E	P	U
116	Korshavn friluftslivsbygge	O	E	O	U
121	Merdø- Gravene	O	E	O	U
129	Strandhuset-handikapbygga	O	E	O	U
57	Gjessøya	O	E	O	U
117	Buøya- friluftslivsbygge	O	E	O	
151	Jerken - off bygge	O	E	O	U
152	Off bygge Store Bryllupsholmen	O	E	O	
155	Strengereid bygge	O	E	P	
25	Kilsund Dampskipsbygge- Blindtarmen	OA	E	O	U
77	Guldsmedenga Dampskipsbygge	OA	E	O	U
95	Havsøy bygge	OA	E	O	U
115	Lyngørbygga- Kalvøysund	OA	E	P	U
58	Hove bygge/Talavera	OA	E	O	U
14	Ormeviga bygge	OA	E	P	R
149	Buøya syd- off bygge	OA	E	O	R
150	Rævesand- Gjestebygga	OA	E	P	U
156	Merdø museumsbygge	OA	E	O	
35	Hastensund	OA	E	P	U
81	Norodden	OF	E	O	U
92	Pellebygga - Sandvigen	OF	E	O	U
39	Pellebygga-Sandum	OF	E	P	U
118	Hove camping	OF	E	O	U
119	Merdø - Losbygga	OF	E	P	U
122	Skilsø fergeleie	OF	E	O	U
123	Kolbjørnsvik - Fergeleie	OF	E	O	U
107	Torjusholmen Pellebygge	OF	E	O	U
159	Jaktekaia	OF	E	O	
160	Gml Tollbodkai	OF	E	O	
154	Utsettingsbygge- Bekkevika	OU	E	P	R
120	Merdø- Nabben	O	P	O	U
158	Ny lokalfergeterminal-sentrum	OF	P	O	
161	Framtidig fergeleie Barbu	OF	P	O	U
17	Arnevik Dampskipsbygge	O	E	O	U
6	Saltrødbygga	OA	U	O	R
19	Blekestrand-	OA	U	O	U
23	Bota Dampskipsbygge	OA	U	P	U
27	Narestø Dampskipsbygge- Lyngørbygga	OA	U	O	U
111	Flosta Kirkebygge	OA	U	O	U

105	Vrengen brygge	OA	E	O	R
141	Skarestrand	OA	U	P	U
32	Kongshavn	OA	U	O	U
40	Rævesand - Pellebrygga- Dampsk-br	OF	U	P	U
34	Nitridenbrygga-Omdalsøyra	OU	U	O	U
157	Fergeleie i sentrum	OF	E	O	R

Forklaring til tabell offentlige brygger:

- Anleggstype: De offentlige bryggene er underkategorisert som følger:

OA- Offentligbrygge av/påstigning
 OU- Offentlig brygge utsettingsplass
 OF- Offentlig brygge –fergeleie
 O- Offentlig brygge- sekkepost/undefinert .

I den siste kategorien O , ligger alle off. brygger som ikke er spesifisert nærmere. Det går fram av beskrivelsen i registreringene hva det er. I noen tilfeller friluftslivsbrygge, eller gammel dampskipsbrygge, etc..

- Status:
 E- Eksisterende brygger
 U- Eksisterende brygger med utvidelsespotensiale for båt plasser
 P- Planlagt/Ny brygge
- Planstatus sier om brygga er regulert eller er uregulert

Tabell 10. Oversikt slipper totalt

AnINr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	STATUS	EIERFORHOLD LAND	PLANSTATUS
21	Slipp - Fantoddbrua	Slipp	Eksisterende		U
47	Skarestrand slipp	Slipp	Eksisterende	P	U
145	Tangen-Kolbjørnsvik	Slipp	Eksisterende	P	U
147	Slipp Havstad	Slipp	Eksisterende	P	U
148	Tangen slipp	Slipp	Eksisterende	P	R
153	Bekkevika-slipp	Slipp	Eksisterende	P-planlagt Off	R
164	Revesand slipp	Slipp	Eksisterende	P	U
50	Mortenstø	k:Havn m/slipp	Eksisterende	O	U
1	Bekkevika (Eydehavn)	k:Havn m/slipp	Planlagt	P- planlagt Off	U
10	Møllebukta	K:Havn m/slipp	Eksisterende	O	R
11	Lensmannsgården	k:Havn m/slipp	Eksisterende	O- privat driver	R
16	Strengereid	k:Havn m/slipp	Eksisterende	P	U
22	Padda	k:Havn m/slipp	Eksisterende	P	R
90	Slaabervig	k:Havn m/slipp	Eksisterende	O	R

97	Natvigverven	k:Havn m/slipp	Eksisterende	P	R
104	Helle- 1	k:Havn m/slipp	Eksisterende	P	U
29	Ubekilen	k:Havn m/slipp	Eksisterende	P	K
146	Vrengen småb havn	k:Havn m/slipp	Eksisterende	O	R
33	Dybdalsstrand	K: Havn m/slipp	Eksisterende	P/O i bukta. Slipp er kommunal	R

Tabell 11 – Oversikt Marinaer

AnINr	OMRÅDENAVN	ANLEGGSTYPE	STATUS	EIERFORHOLD LAND	PLANSTATUS
106	Esso Havstad	M	E	P	U
143	Utstikkerkaia Barbu	M	P	O	
138	Esso Eydehavn	M	E	P	R
139	Vippa- drivstoff	M	E	P	U
140	Kilsund marina	M	E	P	R
43	Vågsnes (ikke drivstoff)	M	U	P	U