



STAVANGER KOMMUNE

# **K120 - Kommunedelplan for småbåthavner i Stavanger**

**Vedtatt av Stavanger bystyre 8. desember 2008**

Kultur og byutvikling  
kommuneplanavdelingen

**2007 - 2017**



## FORORD

Bystyret godkjente 27.03.06 kommuneplan Stavanger 2006-2021. I forbindelse med behandling av kommuneplanmeldingen ble det gitt i oppdrag å lage en utredning om småbåthavner. Dette har arbeidsgruppen hatt som utgangspunkt i arbeidet med planen:

”Kapasiteten i eksisterende anlegg skal oppsummeres og forvaltning av disse beskrives. Relevante anlegg i omegnskommunene tas med. Det skal anslås plassbehov på lengre sikt, men andre spørsmål som behov for landareal, parkering, slipp, service med mer skal også inngå. Det må klarlegges hvilken størrelse på båter som skal prioriteres og om særlige aktiviteter, for eksempel barn og unges bruk av småbåter, skal tilgodeses spesielt. Utredningen skal munne ut i forslag til utvidelser av anlegg og lokalisering av nye anlegg. Konflikter med andre brukerinteresser i strandsonen skal beskrives.”

I tillegg til ordinært varsel om oppstart av planarbeidet den 19.08.05, jamfør plan- og bygningsloven § 20-5, har det underveis vært møter og kontakt med Båtforeningenes felleusråd og alle offentlige båtforeninger, Fylkesmannen, Fylkeskommunen, Havnevesenet, Sjøfartsmuséet.

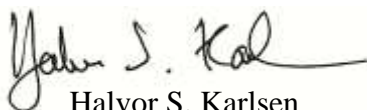
I henhold til ny forskrift kreves det konsekvensutredning der overordnede planer tilrettelegger for nye utbyggingstiltak. Det er bare de nye tiltakene som skal utredes. I møtet med fylkesmannen den 31.10.2005 ble det klart at istedenfor en ordinær konsekvensutredning, ville en lokaliseringsvurdering kunne være tilfredsstillende. På denne bakgrunn er de foreslåtte områdene vurdert, blant annet ut fra de temaene som kommer fram i vedlegg II i forskriften. Det vises her til den vedlagte lokaliseringsvurderingen.

Arbeidet fram til høringen har vært gjennomført av en bredt sammensatt arbeidsgruppe med deltakelse fra KBU byplan- og kommuneplanavdelingen, Park- og idrettsavdelingen og miljøvernssjefen. Reidar Lerang, Park- og idrettsavdelingen, har vært prosjektleder i startfasen og Anne Elisabeth Carlsen, kommuneplanavdelingen, har ledet arbeidet i avslutningen av prosjektet. Paal Kloster, kommuneplanavdelingen, har slutført planbehandlingen etter høringen.

Styringsgruppe for arbeidet har vært Torgeir E. Sørensen, parksjef, Park- og idrettsavdelingen, Thommas Bjerga, kommuneplansjef, KBU kommuneplanavdelingen og Anne S. Skare, byplansjef, KBU byplanavdelingen.

Småbåthavntemaet i kartene er konstruert av Turid Iversen. Foto og layout: Anne Elisabeth Carlsen.

Stavanger 10. oktober 2008



Halvor S. Karlsen  
direktør



Thommas Bjerga  
kommuneplansjef

Paal Kloster  
saksbehandler

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>INNLEDNING</b> .....	5
<b>1. BÅTLIVET I STAVANGER</b> .....	6
Naturgitte forutsetninger .....	6
Eksisterende småbåthavner .....	7
<b>2. RAMMER FOR VIDERE SMÅBÅTLIV I STAVANGER</b> .....	10
Etterspørsel etter nye båtplasser .....	10
Føringer for nye og endrede havner .....	11
Risikovurdering av småbåthavner .....	13
Risikovurdering av de foreslåtte nye, utvidede og endrede småbåthavnene.....	14
<b>3. FORSLAG TIL NYE, UTVIDEDE OG ENDREDE SMÅBÅTHAVNER</b> .....	15
Nye/utvidede småbåthavner .....	15
Andre vesentlige endringer .....	16
Anbefalte endringer i småbåthavnarealer ved neste kommuneplanrullering .....	16
<b>4. DE ENKELTE HAVNENE</b> .....	17
Oversikt over lokalisering av de anbefalte havnene:.....	17
Dusavik – forslag til utvidelse.....	18
Vassøy nord - revisjon av gjeldende plan .....	20
Lundsvågen – forslag til utvidelse .....	22
Bangarvågen - forslag om ny båthavn.....	24
Urban Sjøfront/TOU – forslag om ny båthavn.....	26
Urban Sjøfront/Breivik – forslag om ny båthavn.....	28
Hillevågsvatnet/Strømsbrua – to alternativer .....	30
Ytre Hafrsfjord - forslag til utvidelse .....	33
Sunde/Hafrsfjord – revisjon av gjeldende plan .....	35
<b>5. BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER</b> .....	38



## INNLEDNING

Formålet med planen er å undersøke om, og i hvilket omfang det er rom for flere og/eller større småbåthavner i Stavanger uten at dette går på bekostning av andre viktige interesser og målsettinger.

Vi har i denne planen kun tatt for oss ordinære småbåthavner, og ikke mer spesielle behov som havner for sjøspeidere, veteranbåter og andre lignende interesser. Dette er interesser som enten må drøftes i forbindelse med kommunedelplan for idrett og friluftsliv eller i egne planprosesser.

Det må også understrekes at dette er en plan som diskuterer de fysiske forutsetningene og rammene for småbåtanlegg, ikke en tiltaksplan for etablering av småbåtplasser.



# 1. BÅTLIVET I STAVANGER

Slik byen ligger på nordspissen av Jæren har kontakten med sjøen alltid vært viktig for Stavanger, enten dette gjaldt kommunikasjon, handel eller næringsvirksomhet.

## Naturgitte forutsetninger

Sjøarealene i kommunen kan deles i tre områder med hver sine karakteristika når det gjelder egnethet og attraktivitet for småbåtliv.

Byfjorden og Byøyene tilhører landskapsmessig kyst- og øylandskapet i Ryfylke. Her er det naturlige havner som har vært benyttet gjennom mange generasjoner. Selve Byfjorden er preget av lang tids industrivirksomhet, noe som har ført til sterkt forurensede sedimenter i disse havneområdene. Hele Byfjorden (sammen med Hillevågsvatnet) er derfor omfattet av kostholdsrestriksjoner. De fleste og største småbåthavnene ligger i disse områdene dersom en tar med Hillevågsvatnet. Byøyene består av 20-30 større og mindre øyer fra Sandøy i nord til Store Marøy i sør. Byøyene med tilhørende sjøareal utgjør Stavangers eneste store sammenhengende ”utmarksområde” og har sterke allmenne natur- og friluftsjinteresser i tillegg til at de er attraktive som mål for kortere båtturer. Øyene kan også nås på en enkel og umotorisert måte. Byøyene er også innfallsporten til de populære båtutfartsområdene i Ryfylke.



*Holmene Tjuholmen, Plentingene og Majoren representerer viktige fuglelokaliteter i Byfjorden. Holmene er båndlagt for regulering til spesialområde naturvern i kommuneplan 2006-2021. Her hekker det årlig et stort antall måkefugler som er i tilbakegang i regionen.*

Gandsfjorden mot øst strekker seg nord-sør mot Sandnes. Fjorden utgjør et tydelig og markant skille mellom det typiske slettelandskapet på Låg-Jæren og Ryfylkelandskapet. På grunn av dypt vann og nærhet til jernbane har det vært og er, større industrietableringer langs vestsiden av fjorden. Dette har ført til at deler av fjorden er preget av forurensede sedimenter. Gandsfjorden har begrensede områder for lokale båtturer og lengre vei til Byøyene og Ryfylke. De største natur- og friluftsjinteressene er knyttet til gruntvannsområdene fra Vaulen til Gausel.

Hafrsfjord mot vest er en vid terskelfjord som ligger i slettelandskapet på Låg-Jæren. Området er relativt beskyttet, men mot Hafrsfjord bru er det sterke strømmen, og området er vindutsatt. Store deler av stranden er langgrunn, noe som gjør at tilrettelegging for større båter er vanskelig. Området har begrensede områder for båtturer og lang veg til de attraktive områdene Byøyene og Ryfylke. Det er knyttet sterke naturverninteresser til Hafrsfjordbassenget. Her er også sterke friluftsjinteresser og kulturminneverdier.

## Eksisterende småbåthavner

Gjennom lokaliseringsvurderingen er det registrert følgende båtplasser i Stavanger:

Eksisterende småbåtplasser i offentlige havner	3439
Eksisterende småbåtplasser i private havner	285
Anslag over båtplasser i brygge/naustområder	1500
<b>Totalt cirka</b>	<b>5000</b>

Basert på at det er ca 55 000 husstander i Stavanger, gir dette en dekningsgrad på cirka én båtplass per 11 husstander.

Det er registrert om lag 200 000 båter i det nasjonale småbåtregisteret, noe som betyr at det er en båt per 23 innbyggere i Norge. I forhold til gjennomsnittstallet skulle det da være cirka 5100 registrerte båter i Stavanger.

## Offentlige havner

Tidligere var kommunen aktiv som tilrettelegger av båthavner, både fordi man mente det var viktig å tilrettelegge for at folk skulle kunne komme seg på sjøen, og fordi det var et ledd i å frigjøre deler av strandlinjen for allment bruk. De fleste småbåtplassene i kommunen er lokalisert i disse offentlige havnene, totalt cirka 3500 plasser.

NR	STED	PLASSER	BÅTFORENING
	<i>Eksisterende havner</i>		
1	Dusavik	254	Dusavik båtforening
2	Saltneset*	85	Saltneset båtforening
3	Lundsvågen	645	Lundsvågen båtforening
4	Preststø	56	Hundvåg båtforening
5	Galeivågen	57	Hundvåg båtforening
6	Grønnavik	151	Buøy båtforening
7	Sølyst	193	Stavanger Seilforening
8	Brevik	80	Østkanten Motorbåtforening
8	Brevik	50	Seilforeningen av 1928
9	Ramsvik	70	Ramsvik motorbåtforening
10	Hillevågsvatnet	1024	Stavanger Motorbåtforening
11	Vaulen	28	Foreningen Vaulen brygge
12	Jåttåvågen	362	Jåttåvågen båtforening
13	Forus	99	Forus båtforening
14	Hestnes*	20	
15	Ytre Hafrsfjord	147	Ytre Hafrsfjord båtforening
16	Kvernevik	65	Ytre Hafrsfjord båtforening
17	Ormøysundet	53	Øyane båtforening
	<b>Totalt</b>	<b>3439</b>	

\* Båthavn med uavklarte forhold/leieavtaler.

De fleste havnene drives av båtforeninger som er organisert i et felleusråd, se tabellen over. Samlet hadde disse båtforeningene per januar 2006 cirka 5600 medlemmer, noe som tilsier at det i disse foreningene er dobbelt så mange medlemmer som båtplasser.

Stavanger kommune regulerer forholdet til de offentlige småbåthavnene gjennom en leieavtale med den enkelte båtforening.

Nåværende avtale gjelder fra 01.01.2000 og utløper 31.12.2009. Avtalen beskriver rettigheter og plikter for kommunen og den enkelte båtforening og slår fast at båthavnen skal drives i henhold til:

- havnereglement for de offentlige havnene.
- lover/vedtekter/regler som foreningen selv har vedtatt.
- andre lover og regler som gjelder drift av båthavner.
- gjeldende reguleringsplan/bebyggelsesplan med bestemmelser.

Eventuelle nye reglement som utarbeides skal godkjennes av kommunen før de trer i kraft.

Båtforeningen skal på leiearealet drive ideell båtforeningsvirksomhet og har ansvar for:

- å ivareta den forretningsmessige drift av foreningen.
- å vedlikeholde egen eiendom.
- Båtforeningen kan, for egen regning, oppgradere eksisterende anlegg og investere i nye anlegg.

Stavanger kommune har rett til å kontrollere at havnen praktisk sett drives og vedlikeholdes på en ordentlig og forsvarlig måte. Kommunen har ansvar for utbedring av katastrofeskader på kommunens eiendom, som utrasing av kaier og moloer.

Forvaltningsansvaret for oppfølging av avtalene har de siste årene ligget i Park- og idrettsavdelingen.

Den enkelte båtforening betaler en leie til Stavanger kommune med utgangspunkt i antall liggemeter båt plass per 01.01.1995. Totale leieinntekter for Stavanger kommune var kr 2 564 000 i 2006. Leiesummen reguleres hvert år i henhold til økningen i kommunens årsbudsjetter, for de siste årene 2 %.

Leiesummen skal dekke leie av kommunens arealer og kompensere for de investeringer som kommunen tidligere stod for. Stavanger kommune bygget tidligere nødvendige moloer, kaier og investerte i flytebrygger, mens utriggerne var foreningens ansvar. Kommunen hadde tidligere også egne tilskuddsmidler for oppgradering av båthavnene. Disse ble faset ut og forsvant i 2001. Etter den tid har den enkelte båtforening selv dekket nødvendig reparasjon og fornying av flytebrygger, bygninger og kaier. Særlig har de største båtforeningene de senere årene investert betydelige summer i oppgradering av sine båthavner.



*Brevik småbåthavn, Storhaug*



### **Private havner og servicebedrifter**

Private havner er i all hovedsak bygget ut i forbindelse med ulike boligprosjekt og planlagt for bruk av beboere. Samlet tilbyr de private havnene om lag 350 båtplasser. Tallet øker etter hvert som flere prosjekter blir gjennomført.

Når beboerne ikke har behov for disse plassene selv, foregår det til en viss grad framleie eller utleie av plassene. Båtplassene kan i noen tilfeller også selges. Parkering og trafikk kan bli et problem når slike båtplasser blir benyttet av båt eiere som ikke bor i området.

I den senere tid har det også vært anlagt rent kommersielle småbåthavner, og en del båtplasser er etablert midlertidig i regulerte industriområder der virksomheten har opphørt eller ikke trenger hele arealet. I dagens økonomiske situasjon og med begrenset tilgang på nye plasser, er utleie av båtplasser trolig lønnsomt.

Det finnes også en rekke bedrifter som tilbyr service tilknyttet småbåtflåten enten dette gjelder vinteropplag innendørs eller full båtpuss på virksomhetens område.

### **Andre båtplasser**

Enkeltplasser, brygger og naust utgjør til sammen mange båtplasser. Det eksakte antallet er usikkert, men et overslag basert på ortofoto januar 2006 tilsier at det kan være om lag 2300 slike plasser, av disse cirka 1500 i brygger og naust.. Det er et press for å få utnyttet disse arealene med flere naust og lengre brygger.

Også innenfor disse områdene foregår det trolig en viss utleie av båtplasser. I den grad dette gjelder til folk som ikke bor i nærmiljøet, kan det oppstå parkeringsproblemer.

I tillegg er det plassert båter i andre deler av strandsonen som ikke er avklart i forhold til slik bruk.



*Mange småbåter ligger på friområder i byen*

### **Småbåthavner i regionen**

Flertallet av Jærkommunene har ingen eller svært begrensede arealer for småbåter. I utgangspunktet er det derfor bare Sandnes og Stavanger som reelt sett har tilgjengelige arealer for småbåter fra fastlandet.

På grunn av Rennfast og bortfall av bompenger må også Rennesøy etter hvert regnes som del av "fastlandet". Her arbeider man for tiden med storstilte planer for etablering og utvidelse av et forretningsmessig anlegg som omfatter tilbud både på land og i sjø. Etter hvert som Finnfast nærmer seg, vil også deler av Finnøy kunne bli aktuell for denne type etableringer. For noen vil båthavner også andre steder i Ryfylke kunne være et alternativ, spesielt dersom man har fritidsbolig i denne regionen. Disse båthavnene vil imidlertid ikke være noe alternativ for de som ønsker å bruke båt til mer daglige småturer.

## 2. RAMMER FOR VIDERE SMÅBÅTLIV I STAVANGER

Om kommunen i framtiden ønsker å videreføre dagens ordning med offentlige havner og også bidra til etablering av nye havner, er politiske spørsmål.

Det tas i denne planen i utgangspunktet ikke stilling til hvem som skal eie eller bygge ut havnene, kun til de fysiske rammene som skal gjelde. På den annen side er det klart at det vil utgjøre en forskjell for havnene om de eies av kommunen og drives av ideelle foreninger, eller om de eies og drives på forretningsmessig basis.

### Etterspørsel etter nye båt plasser

Våren 2004 sto det 1300 medlemmer på ventelistene til båtforeningene. To år senere var dette tallet steget til 2000. Økningen skyldes trolig både velstandsøkning og forhåpninger om at denne kommunedelplanen skal kunne gi flere plasser. Ventelistene består av folk som har ønske om båt i framtiden, men trolig også av folk som disponerer en båt plass i dag og som enten på grunn av pris, tilgjengelighet og/eller havneforhold ønsker seg inn i en offentlig båtforening. Behovet for nye båt plasser varierer derfor mye, og det er bortimot umulig å gi noe svar på hvilken etterspørsel denne planen skal dekke.

I stedet har en valgt å ha fokus på hvilke arealer som vil være mulig å ta i bruk til formålet uten at dette kommer i vesentlig konflikt med andre interesser.

En del av disse områdene er klart vanskelige og dyre å tilrettelegge, og det vil derfor være konjunktur, pris og tilgjengelighet som vil avgjøre om disse blir gjennomført eller ikke.

Som ellers i Stavangers arealknappe situasjon vil det derfor i hovedsak være en prioritering mellom interesser som vil avgjøre i hvilken grad behovet for småbåt plasser vil kunne bli dekket innen kommunen. Arealkonfliktene gjelder selve strandsonen, men også sjøarealene er etter hvert blitt en knapphetsressurs.

Dette gjenspeiles i lokaliseringsvurderingen, der en rekke områder er falt vekk på grunn av konflikt med andre arealbruksinteresser både på land og i sjø.



Godalen

## **Føringer for nye og endrede havner**

En ønsker i denne planen å gi føringer for at den fysiske tilretteleggingen for småbåter kan sikre at havnene kan være mest mulig tilgjengelige for byens befolkning, og at de drives på en måte som er til minst mulig ulempe for andre interesser. I tillegg må det sikres at havnene er trygge.

### **Båtstørrelser**

Med begrensede arealer som utgangspunkt er det klart at størrelsen på båter det tilrettelegges for vil ha stor effekt for hvor mange båter hver havn vil kunne gi plass til. Dette igjen vil ha stor betydning for hvor mange av byens befolkning som vil kunne få tilbud om båt plass.

I dag er om lag 50 % av båtene mindre enn 20', og hele 95 % er båter som er mindre enn 35'. Disse båtene skal ha plass også i årene framover. De lengste båtene er oftest seilbåter.

<b>Båtlengde</b>	<b>Andel plasser</b>	<b>Bryggeplass</b>
10' – 16'	10 %	2,5 m
17' – 20'	40 %	3,0 m
21' – 29'	40 %	3,5 m
30' – 35'	5 %	4,0 m
36' – 45'	5 %	5,0 m

*Tabellen viser fordelingen av motorbåter av ulike størrelser i Hillevågsvatnet per mars 2007*

For å sikre at arealene i en offentlig båthavn utnyttes til beste for flest mulig, foreslår vi at båthavnene skal disponeres som følger:

- 50 % av småbåter i en havn skal være under 20'
- 40 % av småbåtene skal være mellom 20' og 30'
- opptil 10 % av båtene kan være mellom 30' og 35'

For havner som har plass til seilbåter kan det avtales at andelen lengre båter kan avvike fra dette.

### **Tilkomst og parkering**

I den grad småbåthavnene skal kunne være et tilbud til en bredere del av befolkningen, kreves et visst landareal for tilkomst og parkering. Hvor stort parkeringsbehovet vil være avhenger av om havnen skal betjene et stort eller et begrenset byområde. Der båthavnen er knyttet til et snevrere område eller der det er mange folk i nærområdet, vil parkeringsbehovet være lavere da det vil være fullt mulig å la bilen være parkert hjemme. Det må i alle tilfeller være klare og tydelige regler for å unngå at tilkomstveier blokkeres og at nærmiljø blir belastet.

På grunn av disse variablene vil parkeringsbehovet måtte vurderes spesielt for hver enkelt havn.

Havnene bør også ta høyde for å gi et tilbud til de som ikke har båt plass, gjennom åpne og tilgjengelige utsettingsramper og ved å generelt være tilgjengelig for allmennheten. Det må også legges vekt på at havnene er mest mulig tilgjengelig for alle, uavhengig av funksjonsnivå.

### **Landanlegg**

Som for parkering, tilsier arealsituasjonen at det ikke er plass på land til utvidelser for båt opplag med mer. I den grad havnene ønsker å gi tilbud om opplag må dette være ut fra en

vurdering av at man har plass nok til det. Selv om det i prinsippet er rom for å ta båter opp om vinteren og plassere dem på parkeringsplasser som det kun er behov for om sommeren, så krever et slikt system oppfølging og disiplin der plassen er begrenset.

Når det gjelder rengjøring, bunnsmøring og annen båtpuss er det viktig at dette skjer på steder og på en måte som ikke fører til økt forurensing i og omkring havnene.

I havner hvor det drives båtstell, oppfordres det til å ha industriell støvsuger med vakuumskrapejern og slipemaskin for oppsamling av avskrap og støv.

I havner hvor båter spyles bør dette skje ved egnet spyleplass der vannet ledes til en oppsamlings- og fellingstank. Forurenset slam og partikler samles opp fra fellingstank og sandfilter og leveres som farlig avfall. Størrelse på fellingstank tilpasses aktivitet i den enkelte havn.

Absorpsjonsmateriale skal være tilgjengelig ved båthavnen, i tilfelle oljesøl på land eller i sjø.

I dag foregår som sagt mye av både båttopplag og båtpuss hos firmaer som har gode forutsetninger for å håndtere forurensingen på en profesjonell måte.



*Arealer på land gir plass til båtpussing og opplag*



#### Blått flagg

Båteiere kan ved å gjennomføre enkle tiltak selv bidra til at tilførslene av forurensede komponenter reduseres til det minimale. Som et eksempel kan nevnes tilknytning til Blått flagg ordningen. Blått Flagget er en internasjonal miljøsertifiseringsordning for strender, marinaer og båteiere. Blått Flagget for båteiere er en ordning basert på en egenerklæring som forplikter båteier til miljøriktig adferd til sjøs. Som et synlig bevis på at båteier tar slike hensyn, kan man heise det blå flagget i båtmasten. Båteieren viser da bl.a. at han bruker miljøvennlige produkter til vedlikehold av båten, viser hensyn til plante- og dyreliv i skjærgården og ikke kaster søppel på sjøen.

Også marinaer kan sertifisere seg. Det forutsettes at en marina som søker tildeling av Blått Flagget er en offentlig godkjent og allmenn tilgjengelig marina for fritidsbåter. Brukerne av en marina som er sertifisert med Blått Flagget skal være trygge på at standarden når det gjelder miljø, sikkerhet, service og vannkvalitet er på et høyt nivå og i henhold til strenge krav. Den norske Blått Flagget - sesongen varer fra 23. juni til 31. august, og sertifiseringen gjelder for ett år av gangen.

## **Risikovurdering av småbåthavner**

Under er det gjengitt generelle risikomomenter knyttet til småbåthavner, mens det på neste side er gjengitt en tabell over risikomomenter knyttet til de enkelte foreslåtte områdene.

Allerede i lokaliseringsvurderingen er det tatt hensyn til en del av risikoforholdene som det pekes på her, mens andre risikoforhold er tatt inn i bestemmelsene og retningslinjene til planen. Dette gjelder blant annet tilkomstforhold, forurensing og brannberedskap. Noen uavklarte momenter er kommentert i forbindelse med omtalen av de enkelte havnene og må avklares i forbindelse med høringen.

### **Brann**

Plastbåter brenner lett. Det har vært flere tilfeller med brann i lagerhaller og havner de siste årene. De viktigste faremomentene ved brann er:

- farlig røyk, særlig fra plastbåter og dersom det oppstår blanding av ulike gasser.
- fare for storbrann, særlig i større havner og der hvor båtene ligger trangt.
- røyk- og/eller brannfare for nærliggende boliger, særlig der det er tettbebyggelse nær havnen.

### **Ekstremvær**

Klimaet er i endring. Vi kan vente høyere vannstand og større bølger som delvis kan komme uavhengig av økt vindstyrke, samt økt hyppighet av sterk vind. Dette må en ta hensyn til ved valg av tekniske løsninger i havnene.

### **Adkomst**

Adkomst i denne sammenhengen er tilgang for utrykningskjøretøy. Viktige moment er:

- utrykningstid, som er en kombinasjon av avstand fra stasjon og av trafikk og bilkø på vei til havnen.
- kjørbare vei frem til havnen uten hinder i form av parkerte biler, båter eller motgående trafikk.
- nær tilgang til kaien og båtene.

### **Farvann**

Økt småbåttrafikk, større båter, høyere hastighet og flere uerfarne båtførere bidrar generelt til at risiko for ulykker øker.

Der hvor denne trafikkøkningen kommer i konflikt med passasjer- og nyttetraffic kan det oppstå situasjoner hvor større fartøy må endre kurs på grunn av lystbåttrafikken, og slike unnamanøvreringer kan føre til farlige situasjoner.

### **Sikkerhet**

Enkelte havneanløp er underlagt internasjonale regler som krever særskilte sikkerhetstiltak. Disse kan være i konflikt med småbåttrafikk, eller en økning av småbåttrafikk kan øke risikoen for at det kan oppstå en vanskelig situasjon.

### **Forurensing**

Forurensingsfare i småbåthavner håndteres i stor grad nasjonalt gjennom de forbud som settes mot farlige stoffer og de krav som settes til båtene.

## Risikovurdering av de foreslåtte nye, utvidede og endrede småbåthavnene

Det er vurdert om de foreslåtte endringene vil føre til økt risiko for at noe skal gå galt, og i så fall hva en skal være spesielt oppmerksom på for de ulike lokalitetene.

Tema	Funn	Kommentar	Oppfølging
<b>Brann</b>	<i>Lundsvågen:</i>	Det kan ta tid innen brannvesenet er på plass særlig dersom utrykningskjøretøy blir tilkalt midt i rushtiden.	Behov for slukkeutstyr/skumanlegg på moloen.
	<i>Vassøy:</i>	Generelt ikke god nok vanntilførsel.	
	<i>Urban Sjøfront/Breivik:</i> tankanlegg mot øst. Planlagt tett boligbebyggelse og barnehage.	Et uhell i tankanlegget kombinert med en "ufarlig" brann i plastbåter kan føre til farlig blanding av gasser.	Se resultat av ROS-analyse for utbyggingsområdet.
	<i>Hillevågsvatnet/Strømsbrua:</i> trang havn. Tett bebyggelse rundt havnen.	Området er sårbart ved brann og røyk/gass. Vanskelig å flytte båter.	Generelt bør båtforeningene ha en varslingsplan i forbindelse med brann, og tenke på hvordan en skal få låst opp fortøyning for å flytte båter. Nøkkelsystem/masternøkkel?
	<i>Jåttåvågen:</i> planlagt tett boligbebyggelse. Viking Stadion.	En brann med stor røykutvikling kan utløse panikk blant tilskuere på Viking Stadion.	
<b>Ekstremvær</b>	<i>Ytre Hafrsfjord og Sunde/Hafrsfjord:</i>	Området er kjent for spesielt kraftig vind.	
	<i>Alle:</i>	Generelt må en forvente høyere vannstand, økt bølgehøyde og stormflo.	
<b>Adkomst</b>	<i>Lundsvågen og Bangarvågen:</i> Bybrua er eneste adkomst til Hundvåg.	Bybrua er en farlig flaskehals for utrykningskjøretøy.	Ryfast vil bedre situasjonen.
	<i>Hillevågsvatnet/Strømsbrua:</i> kun én adkomst, som er trang lokalvei langs Hillevågsvatnet. Større boligblokk sør for marina.	Evakuering av mange eldre/hjelpetrenende i boligblokk, utrykningskjøretøy i motsatt retning samt parkerte biler kan skape en svært problematisk situasjon.	Reguleringsplan må innholde ROS-analyse og vurdering av adkomst.
	<i>Ytre Hafrsfjord:</i> dårlige adkomstforhold gjennom boligbebyggelse og friområde.		
	<i>Jåttåvågen:</i> dels ufremkommelig ved store arrangement på Stadion.		
<b>Farvann</b>	<i>Urban Sjøfront/TOU og Dusavik:</i>	Vil medføre økning av småbåttrafikk i hovedleden til nyttefartøy.	
<b>Sikkerhet</b>	<i>Dusavik:</i> kai mot nord er ISPS-område.	Spesielle sikkerhetsrutiner for nabokai kan være i konflikt med økt småbåttrafikk.	Må klareres med Havnesenet.
	<i>Bangarvågen:</i> Militært område på Ulsnes.	I perioder er det aktivitet som medfører strengt vakthold.	Må avklares med Felles operativt hovedkvarter på Jåttå.

Oversikt over hvilke eksisterende forhold som utgjør et risikomoment for en småbåthavn, og hvilke risikomoment som tilføres et område dersom en etablerer ny småbåthavn eller utvider kapasiteten i eksisterende småbåthavn.



### 3. FORSLAG TIL NYE, UTVIDEDE OG ENDREDE SMÅBÅTHAVNER

En har valgt å vise regulert landareal i forbindelse med de enkelte havnene. Utenom for Vassøy nord er det ikke foreslått endringer i forhold til gjeldende reguleringer.

Båtforeninger har gitt tilbakemeldinger om behov for mer landareal både til parkering og opplag i forbindelse med eventuelle utvidelser. Den planmessige situasjonen i forbindelse med havnene gir ikke rom for utvidet landareal dersom man ikke skal gå inn for regulering av parkeringsplasser på bekostning av friareal. Dette anbefales ikke. Dette betyr at dersom man ikke kan få til en bedre og mer effektiv utnyttelse av de landarealer man har tilgjengelige, kan heller ikke en utvidelse av selve båthavnen skje.

#### Nye/utvidede småbåthavner

I lokaliseringsvurderingen, som var forut for planen og inngår i planmaterialet, er en rekke områder vurdert ut fra kriteriene egnethet og konfliktgrad. De områdene som etter en samlet vurdering er anbefalt tatt med i det videre planarbeidet er følgende:

- Nye båthavnrområder i Bangarvågen, Urban Sjøfront/TOU , Urban Sjøfront/Breivik og Hillevågsvatnet/Stømsbrua (to alternativer).
- Utvidede båthavnrområder i Dusavik og Lundsvågen.

Disse havnene er nærmere omtalt i kapittel 4.

Jåttåvågen nord er vist som småbåthavn i kommuneplanen, og i lokaliseringsvurderingen er det anbefalt å legge til rette for en økning av dette arealet. Dette må avklares i forbindelse med den videre utviklingen av hele området i Jåttåvågen.

En mulighet for småbåtanlegg på Jadarholm og Engøpynten anses det mest hensiktsmessig å avklare i forbindelse med kommende reguleringsplaner for landarealene. I all hovedsak vil dette være private småbåthavner tilknyttet den planlagte utbyggingen på områdene, med mindre man i reguleringsprosessen finner gode løsninger for offentlig tilkomst og parkering.

Etter en samlet vurdering i lokaliseringsvurderingen er følgende områder hvor det er kommet innspill, ikke anbefalt for utvidelse eller etablering av småbåthavn: Rosenberg sør, Skeisvika, Ormøysund, Preststø, Mariero stasjon, Møllebukta, Revheimsvågen, Bjørnøy/Roaldsøy og Espholmen/Åmøy.

Bjørnøy/Roaldsøy kan imidlertid bli aktuell en gang i framtiden når det er avklart hvor og når en Vassøyforbindelse skal etableres. Konfliktpotensialet er imidlertid svært høyt.



*Siriskjær ved Lundsvågen, mellom Langøy og Bjørnøy, er en viktig hekkeøy med rikt fugleliv.*

## **Andre vesentlige endringer**

Lokaliseringsvurderingen førte også til at de planlagte havnene på Vassøy nord og Sunde/Hafrsfjord ble vurdert som så konfliktfylte at man så behov for å sette til side gjeldende reguleringsplaner.

For Sølyst øst er det allerede gjennomført en revisjon av gjeldende plan som tilsier at her ikke skal være en ordinær småbåthavn, men at området skal kunne tilrettelegges og brukes av jolleseilere.

Både Vassøy nord og Hafrsfjord/Sunde er foreslått redusert i omfang og med en plassering som er bedre tilpasset strandsone og landskap. Også disse havnene er nærmere omtalt i kapittel 4.

## **Anbefalte endringer i småbåthavnarealer ved neste kommuneplanrullering**

Kommuneplanens arealdel har i flere rullinger videreført småbåthavnarealene slik disse ble lagt inn i etterkant av kystsoneplanen fra 1989. Disse arealmarkeringene er relativt grove og tar derfor ikke alle nødvendige hensyn.

Gjennomgangen som nå er gjort av alle eksisterende havner har avdekket et behov for å gjøre en del endringer i forhold til småbåthavnformålet. Dersom disse justeringene skulle vært gjort nå, hadde dette medført at mye av sjøarealene i kommunen måtte vært del av planen.

For å kunne holde hovedfokuset på det å finne fram til mulige nye/utvidede arealer for småbåtanlegg, anbefales det at disse justeringene gjøres ved neste kommuneplanrullering.

Disse anbefalingene omfatter følgende endringer:

- Eksisterende havner på Ormøy, Skatesundet og Hestnes tas inn i kommuneplanens arealdel.
- For havnene Saltneset, Preststø, Grønnavik, Galeivågen, Sølyst, Ytre Hafrsfjord og Kvernevik gjøres det justeringer i forhold til dagens relativt grovt avgrensede områder.

For Saltneset, Preststø, Ytre Hafrsfjord og Kvernevik foreslås det at sjøareal langs land vises som friområde for å sikre strandsonen mot inngrep. Dette mener vi vil være viktig for å sikre de allmenne strandsone- og friluftinteressene.

For Sølyst foreslås det at godkjent molo mot vest vises. I Grønnavik foreslås det at arealet vises i tråd med forslag til ny reguleringsplan for Buøy øst (plan 2126). I Galeivågen foreslås det at arealet vises i samsvar med den etablerte båthavnen.













## 4. DE ENKELTE HAVNENE

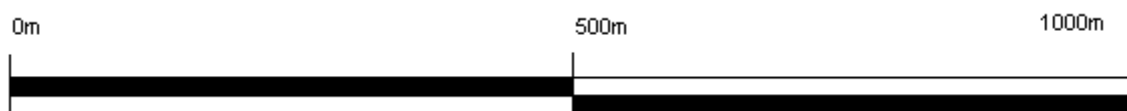
Vi har valgt å plassere sjøarealet for havnene under kategorien byggeområde, jmfør plan og bygningsloven § 20-4, 1. ledd nr. 1. Dette ut fra muligheten denne betegnelsen gir for å kunne sette plankrav og gi bestemmelser til områdene.

### Oversikt over lokalisering av de anbefalte havnene:



### Tegnforklaring, arealbruk - småbåthavntemaet i kommuneplanen:

	Friområde - nåværende
	Friområde - framtidig
	Annet byggeområde - nåværende
	Annet byggeområde - framtidig
	Friluftsområde i sjø og vassdrag - nåværende
	Friluftsområde i sjø og vassdrag - framtidig
	Havn - nåværende trafikkomr. på land
	Havn - framtidig trafikkomr. på land



Kartutsnittene som følger er ikke målholdige, men alle er i målestokk tilnærmet lik denne.

## Dusavik – forslag til utvidelse

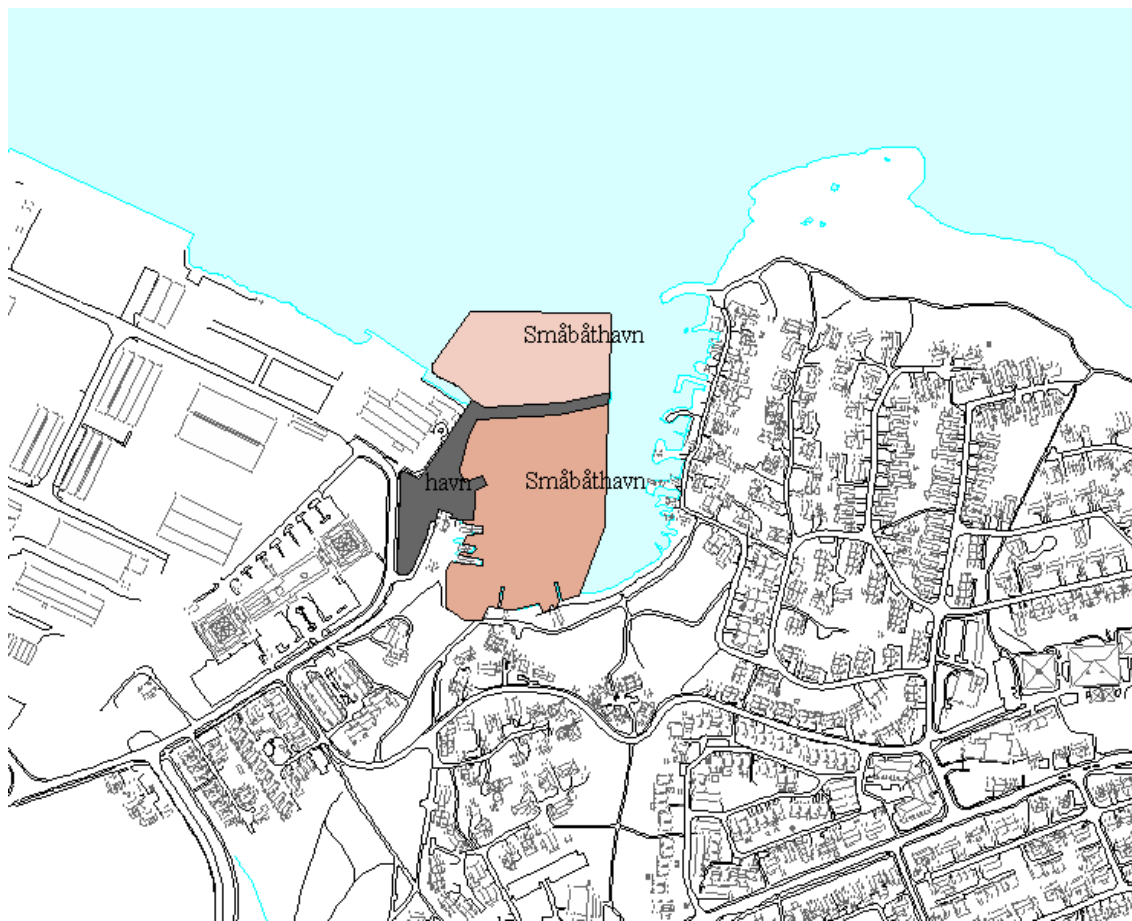
Det er ikke mottatt innspill fra båtforeningen på lokaliseringsvurderingen. Vi legger likevel til grunn at det på ett eller annet tidspunkt vil kunne bli aktuelt med en utvidelse.

Avgrensingen av arealet er tilpasset plan 1986, det vil si reguleringsplanen for utvidelse av havnearealene mot vest.

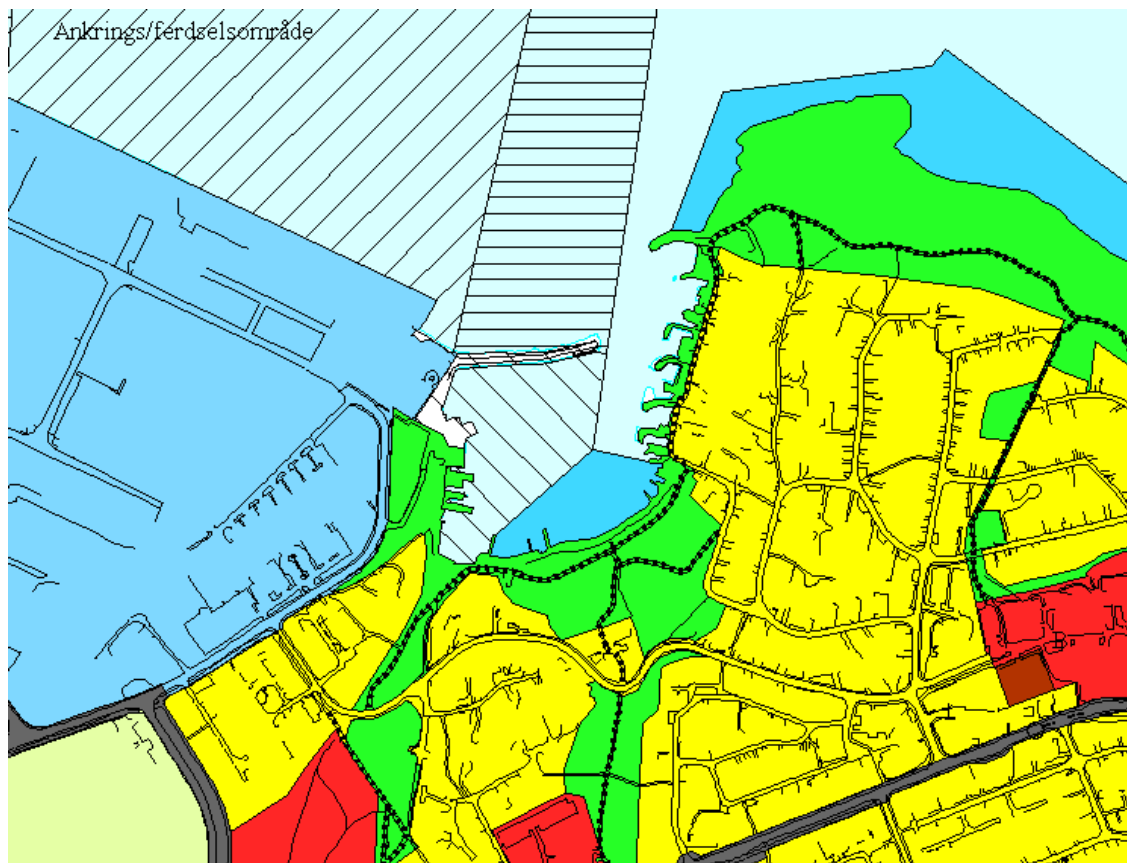
Det forutsettes at landanlegget i eksisterende båthavn er tilstrekkelig.

Før en utvidelse kan gjennomføres må det foreligge tillatelse etter forurensingsloven/havne- og farvannsloven, og det må dokumenteres at anlegget er sikkert både ut fra værforhold og bølger fra skipstrafikk.

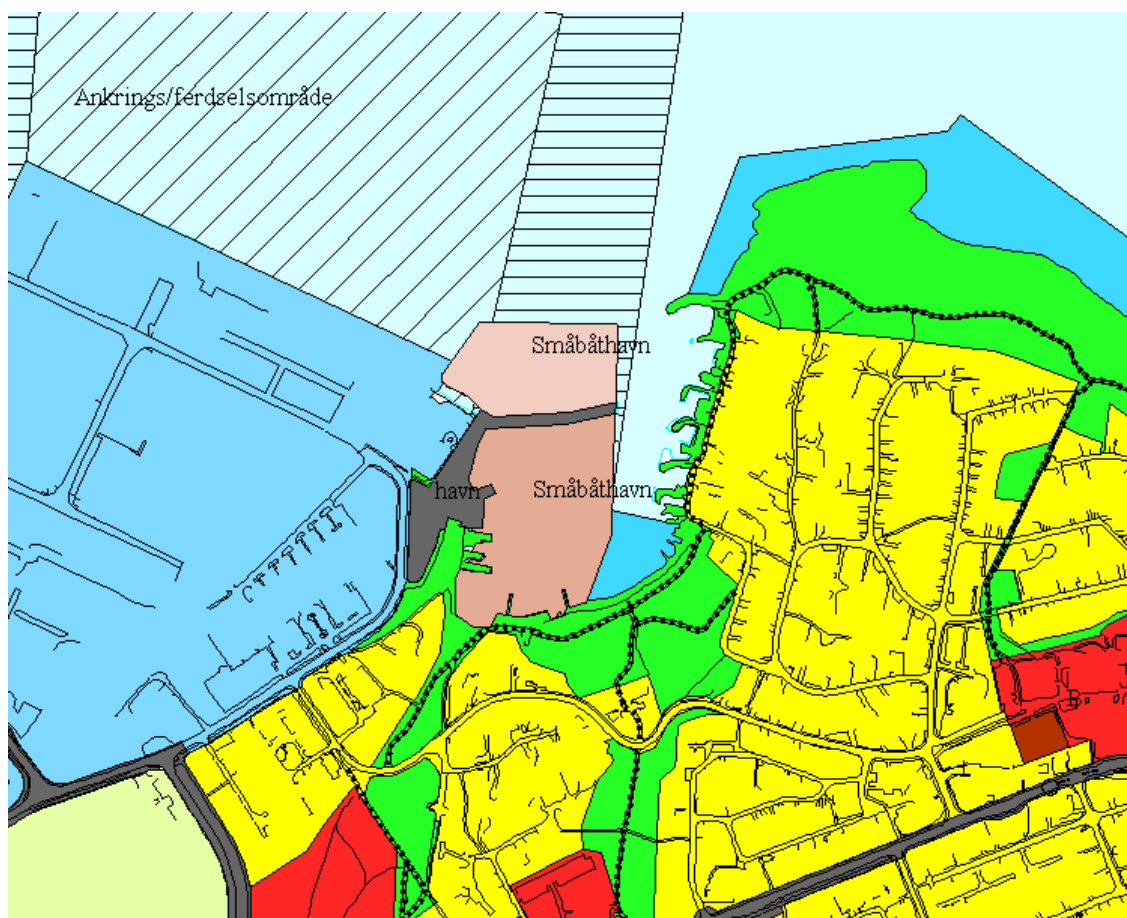
En må også ta hensyn til at nabokaien i vest er et område med spesielle sikkerhetskrav ved enkelte anløp (ISPS-område).



Forslag til endring



Gjeldende kommuneplan



Gjeldende kommuneplan med forslag til endring

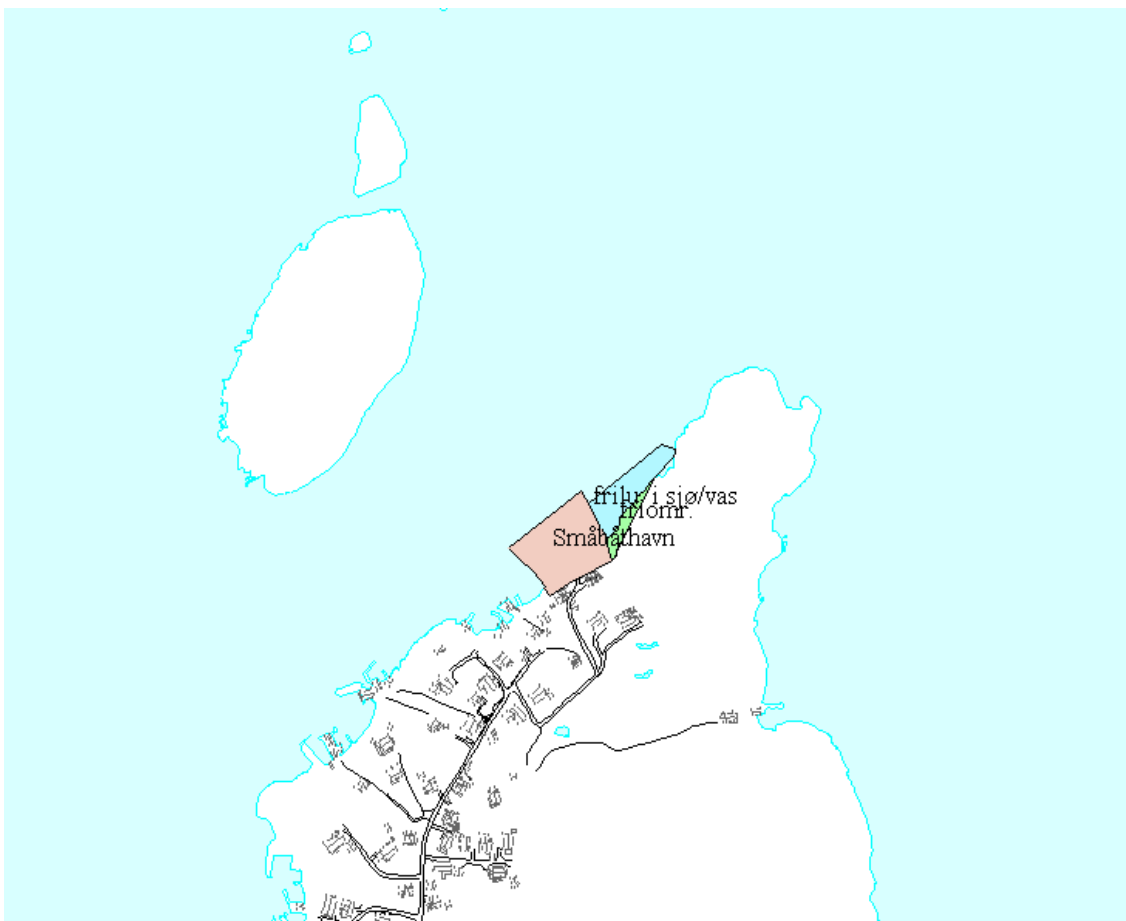
## Vassøy nord - revisjon av gjeldende plan

I reguleringsplanen for Vassøy er det avsatt et stort landareal til småbåthavn, mens det ikke er markert eller avsatt et spesifikt areal i sjø.

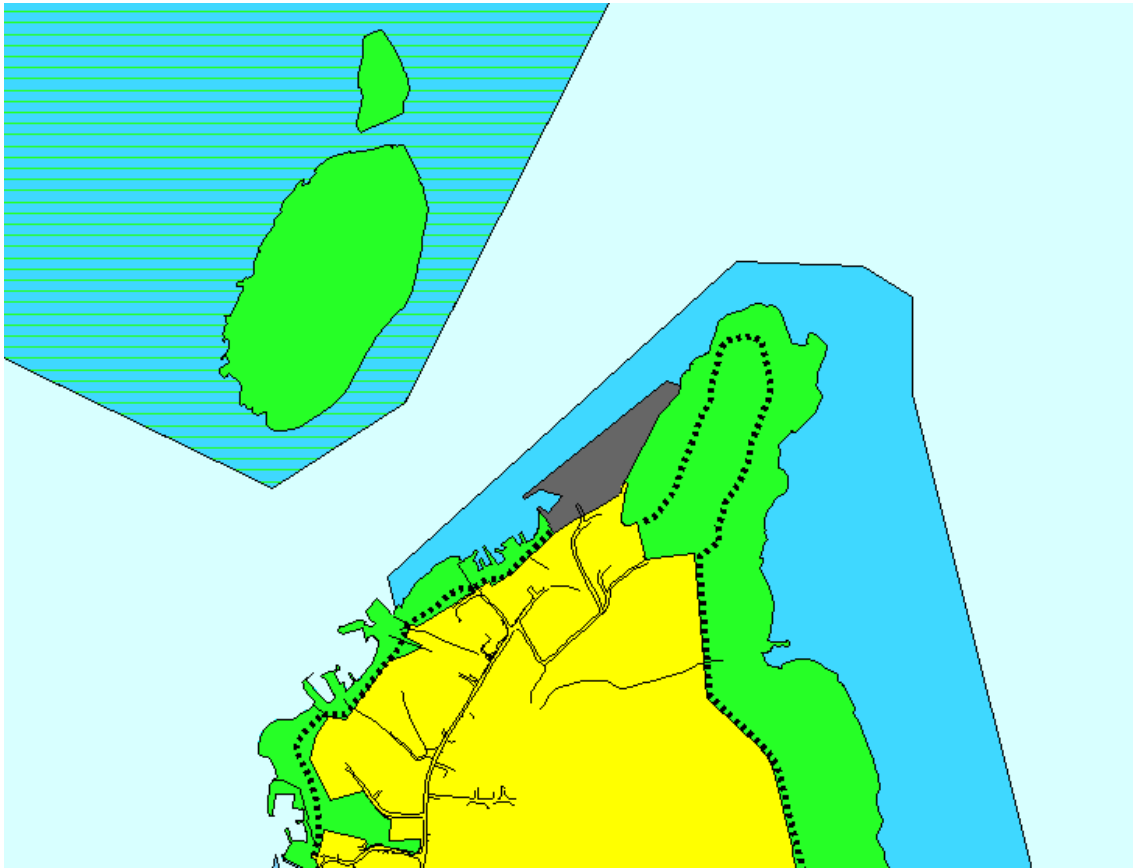
Det viste landarealet er klart i konflikt med strandsonen og friluftsinnteresser. Regulert tilkomstsystem er heller ikke dimensjonert for å betjene en større utdrettet havn.

På bakgrunn av dette bør arealet tilpasses et mer lokalt behov på Vassøy. Arealet på land foreslås redusert for å spare urørt strandareal, og det avsettes et areal i sjø som vil gi plass til cirka 30 småbåter.

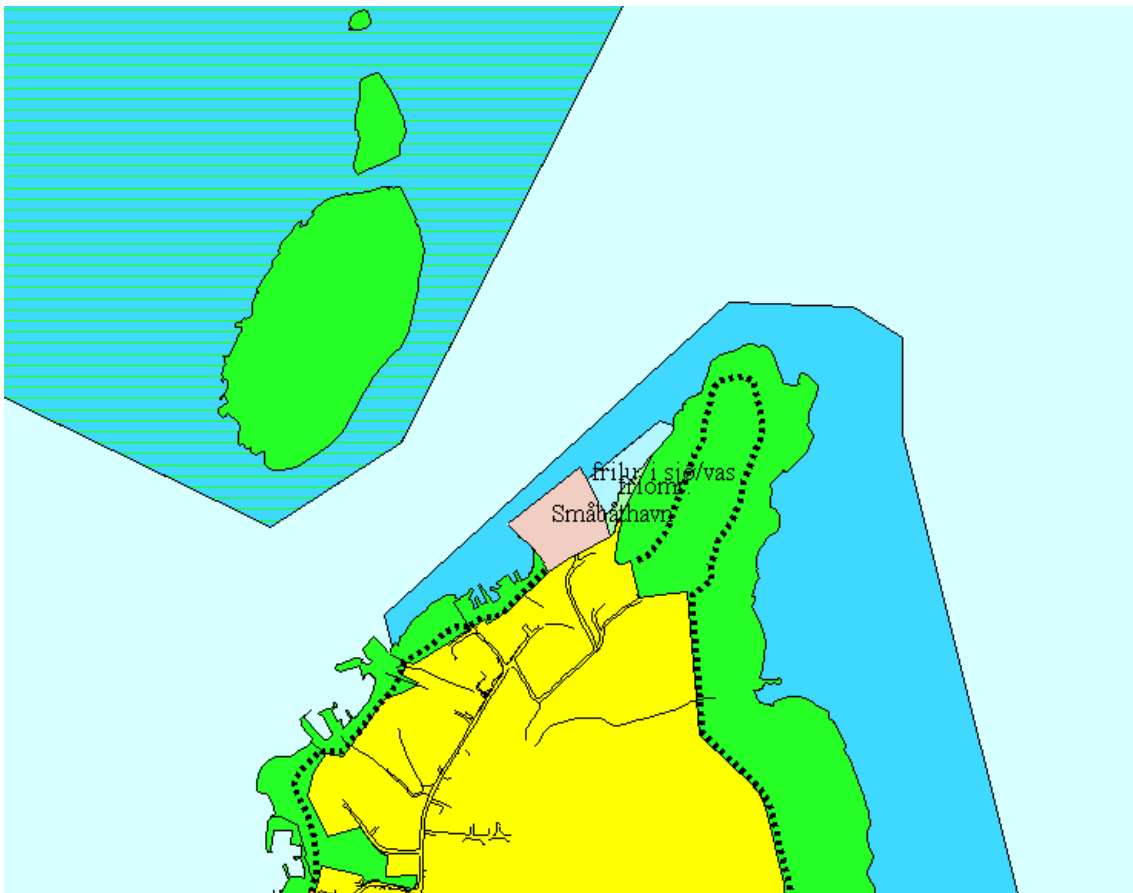
I reguleringsprosessen må det tas endelig stilling til utstrekningen til småbåthavnen både på land og i sjø. Det må også vektlegges at anlegget får en god landskapstilpassing.



*Forslag til endring*



*Gjeldende kommuneplan*



*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring*

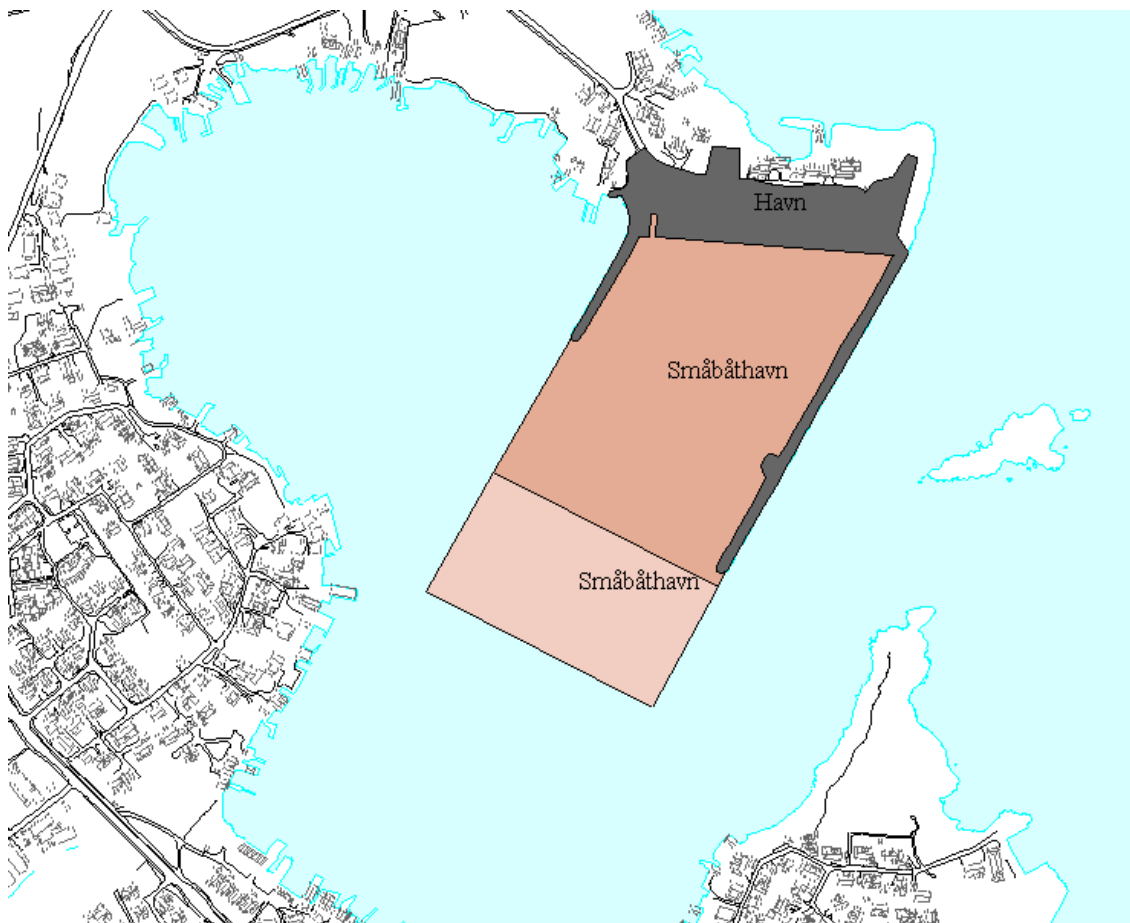
## Lundsvågen – forslag til utvidelse

Båtforeningen er enig i potensialet for nye båtplasser, men mener at det absolutt er behov for mer landanlegg både til parkering og båtopplag.

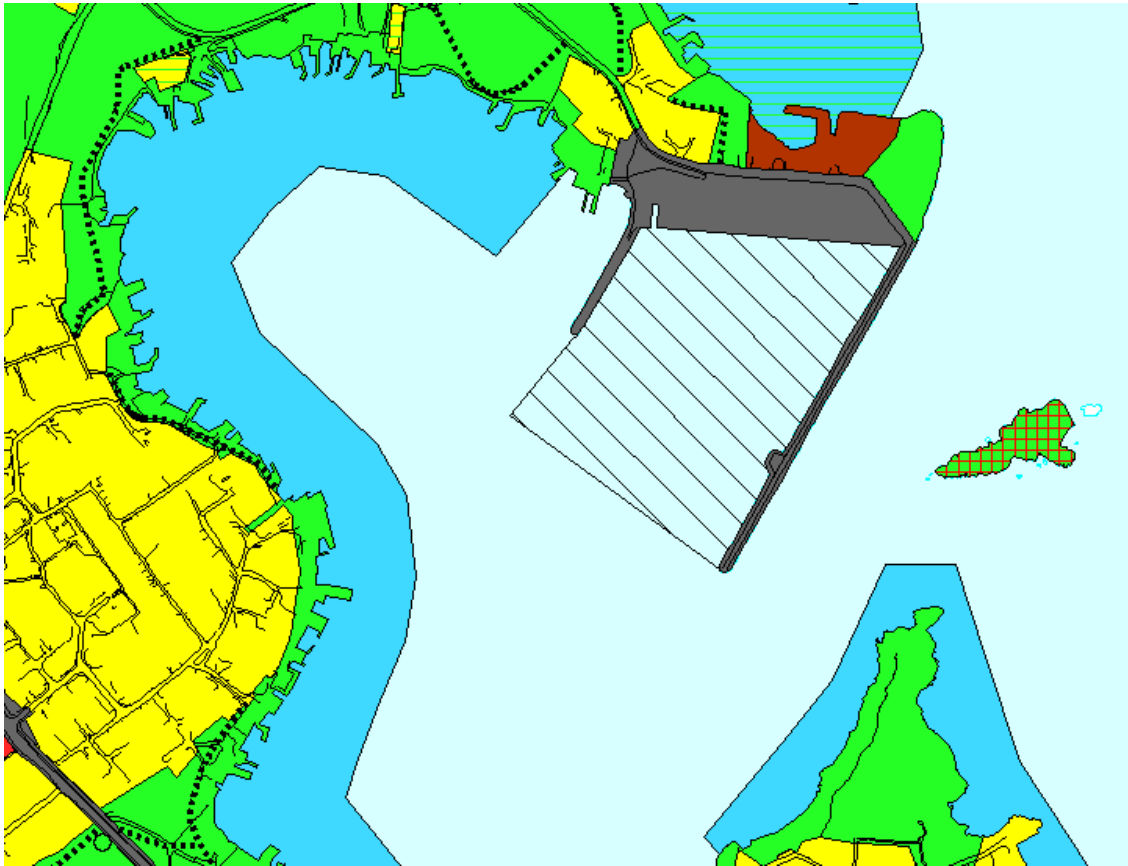
Ut fra reguleringsstatus er det ikke mer tilgjengelig areal på land. Dette betyr at antall båtplasser må tilpasses det landanlegg en har. Dersom båtforeningen ikke kan dokumentere at landanlegget vil fungere tilfredsstillende, vil ikke båthavnen kunne utvides.

I den videre planprosessen vil det være viktig å få avklart om båthavnen skal todeles, slik at det blir en passasje mellom gammel og ny del for å sikre en rasjonell seilingsled ut fra Lundsvågen. Eventuelt kan en lage en passasje med bro mellom land og eksisterende molo.

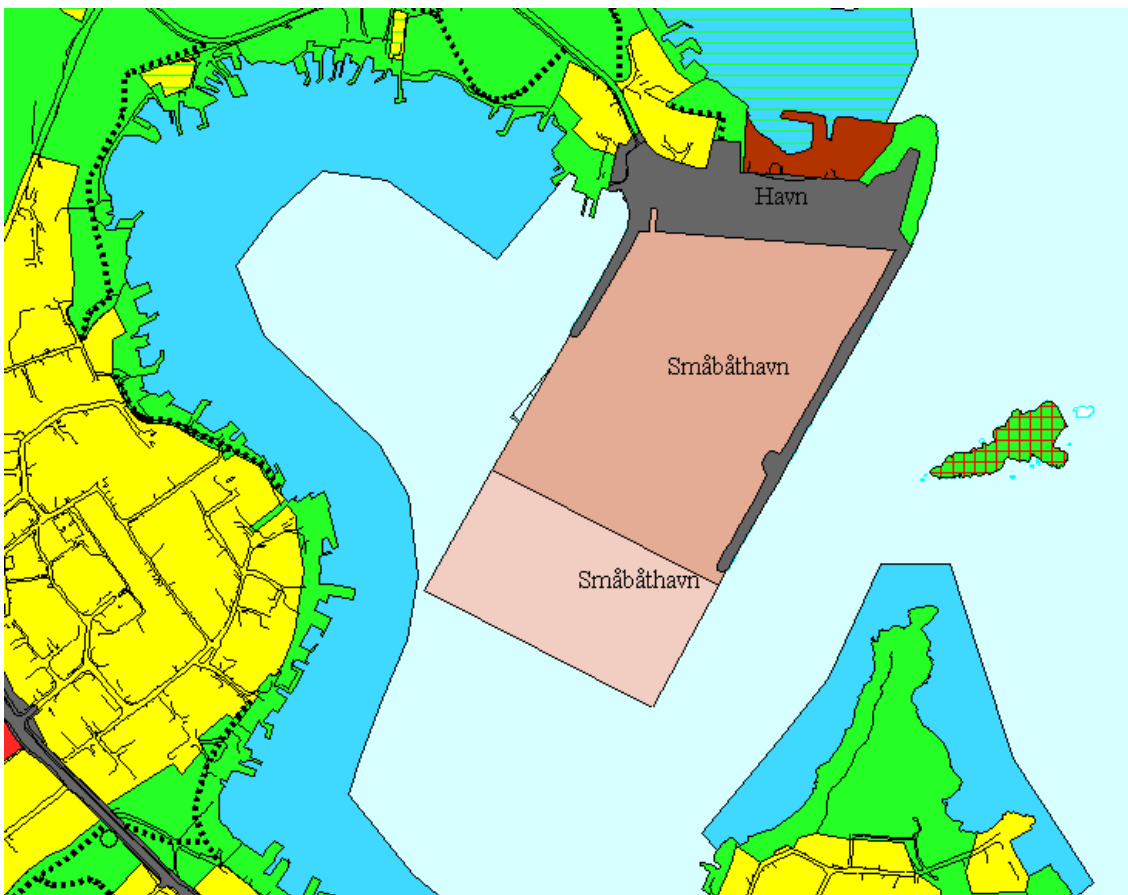
Det må gjennomføres undersøkelser for å kartlegge om det er behov for tillatelse etter forurensingsloven for eventuelle tiltak.



*Forslag til endring*



*Gjeldende kommuneplan*



*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring*

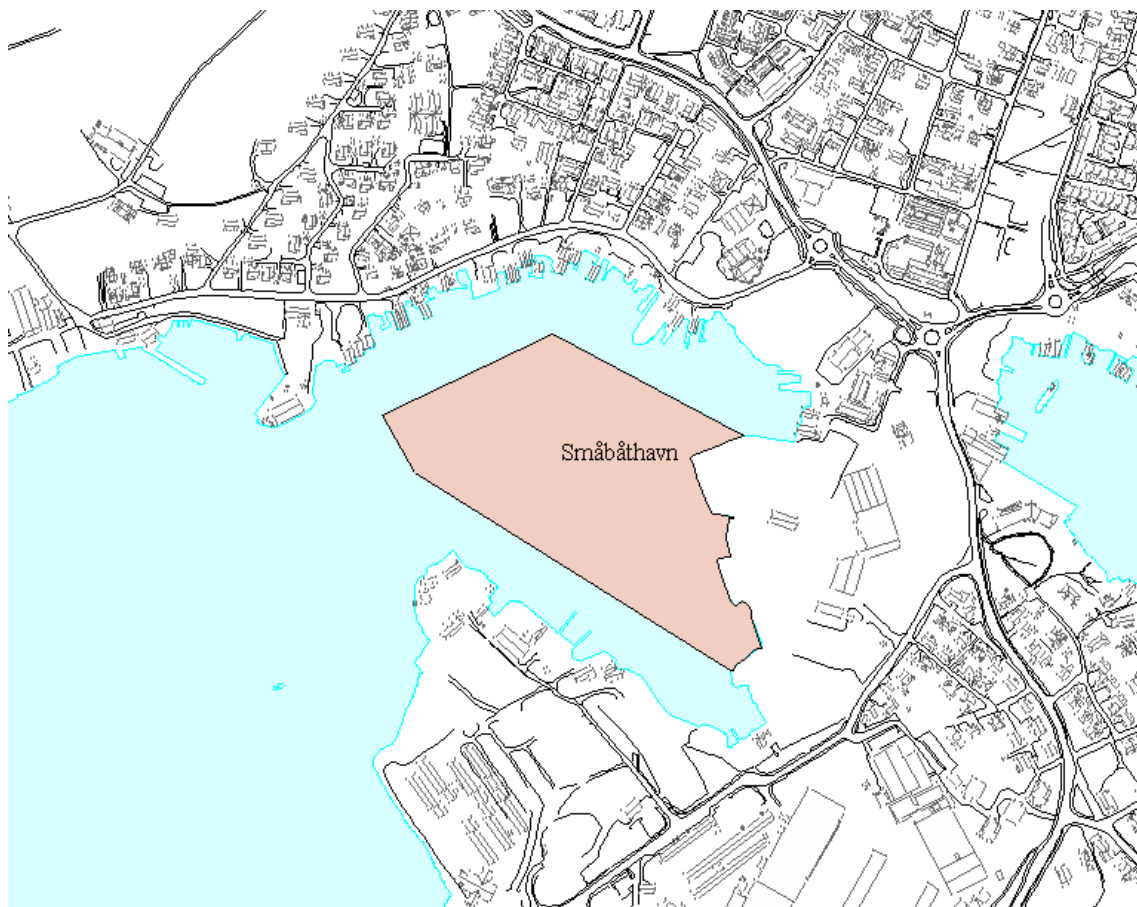
## Bangarvågen - forslag om ny båthavn

Dette området er den eneste store nyetableringen som foreslås. Det må derfor utarbeides reguleringsplan hvor både land og sjøarealene er med og blir vurdert.

Tilkomsten til området avhenger av valgt løsning for Ryfast, men området vil uansett løsning på denne planen ha en god forbindelse til overordnet vegnett. I forbindelse med Ryfast er landarealene mot øst tenkt brukt i forbindelse med utskipning av masser. Gjennomføring og opparbeiding av en småbåthavn må derfor ta hensyn til dette.

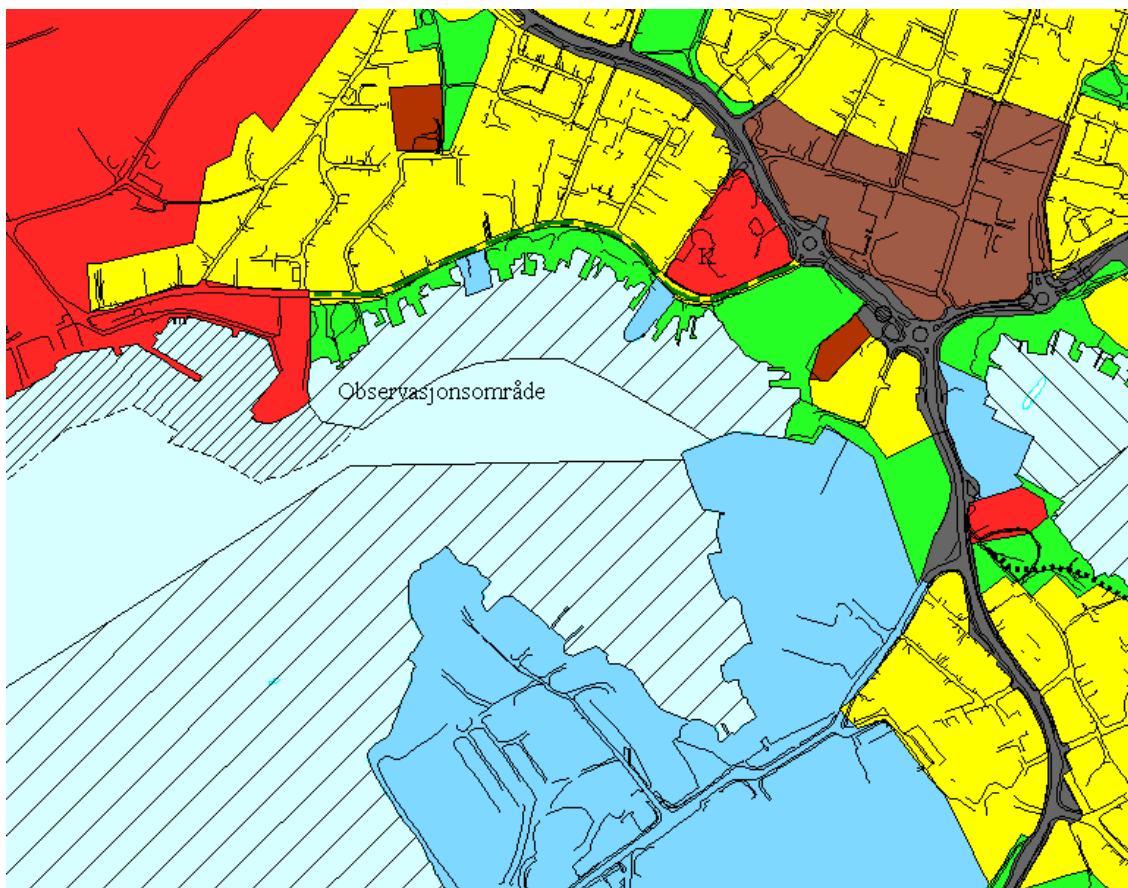
I planarbeidet må det rettes en spesiell oppmerksomhet på forurensingssituasjonen i området. Dette gjelder tiltak både på land og i sjø. Før man kan gjøre noe i sjøområdene må eksisterende forurensingskilder på land ryddes (diverse fyllplasser). Forholdet til marinærkeologi (observasjonsområde) må også avklares.

Båter på vei inn i og ut av Bangarvågen passerer militært område på Ulsnes. I perioder iverksettes spesielle sikkerhetstiltak her som kan være i konflikt med økt småbåttrafikk.

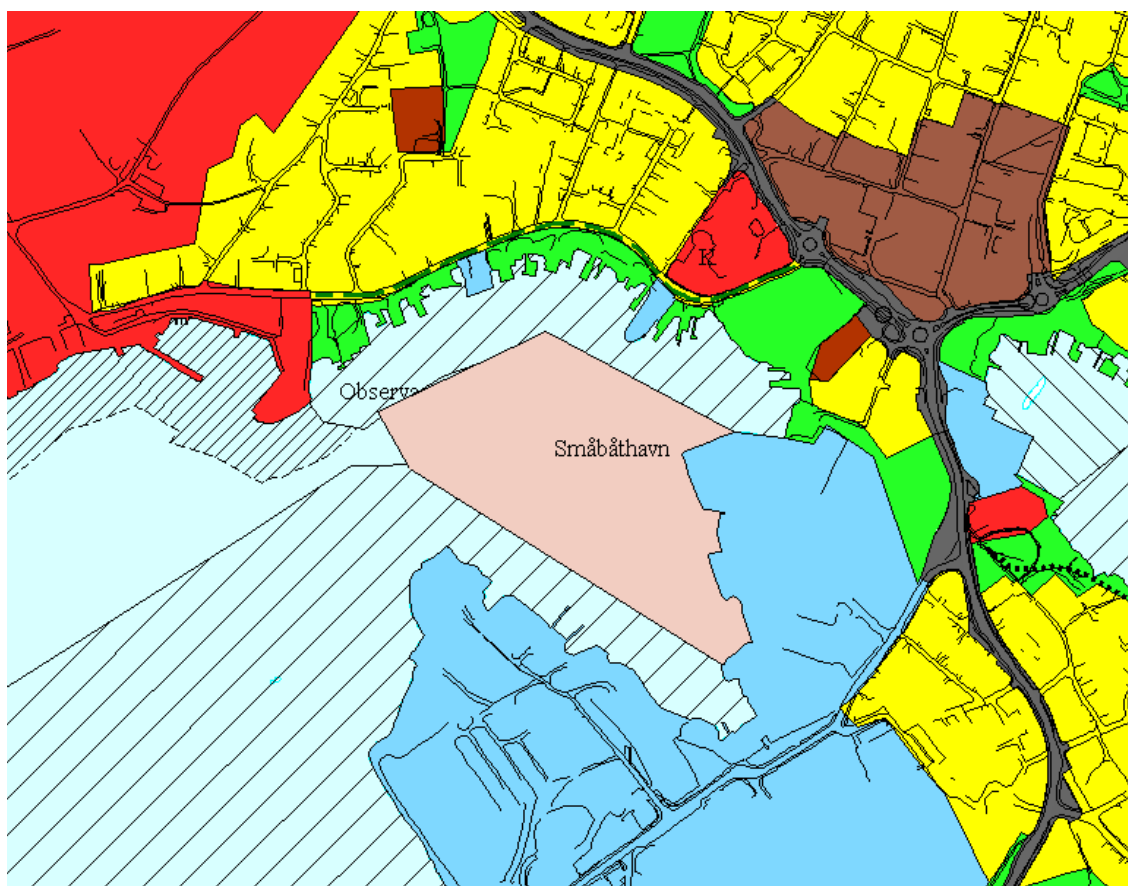


*Forslag til endring*





Gjeldende kommuneplan



Gjeldende kommuneplan med forslag til endring

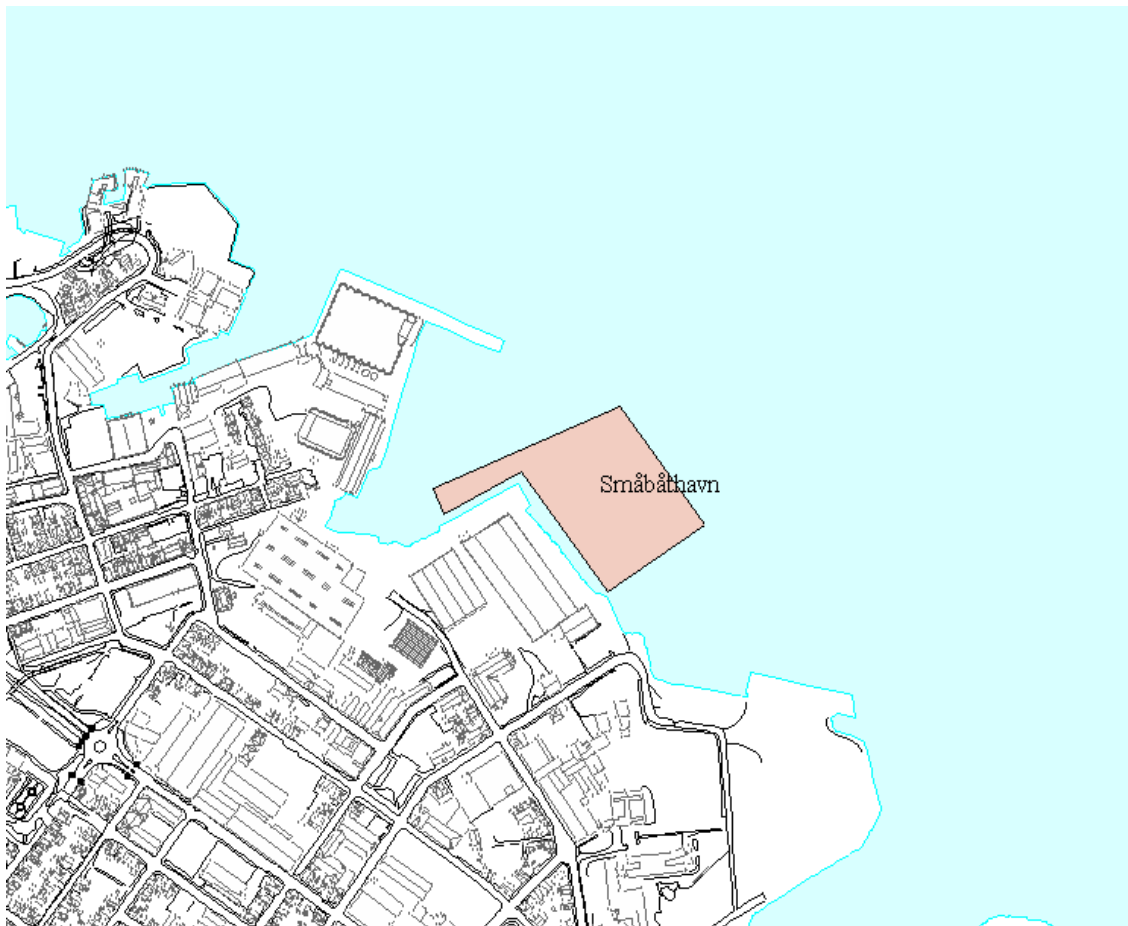
## Urban Sjøfront/TOU – forslag om ny båthavn

I innkommet forslag til bebyggelsesplan er det lagt inn en småbåthavn. På grunn av manglende landareal vil denne kun betjene de tilgrensende boligene. I den grad hele eller deler av denne havnen skal kunne være tilgjengelig for flere, må det tilrettelegges for noe landareal. På grunn av nærhet til større befolkningsgrupper vil imidlertid parkeringsbehovene være begrenset.

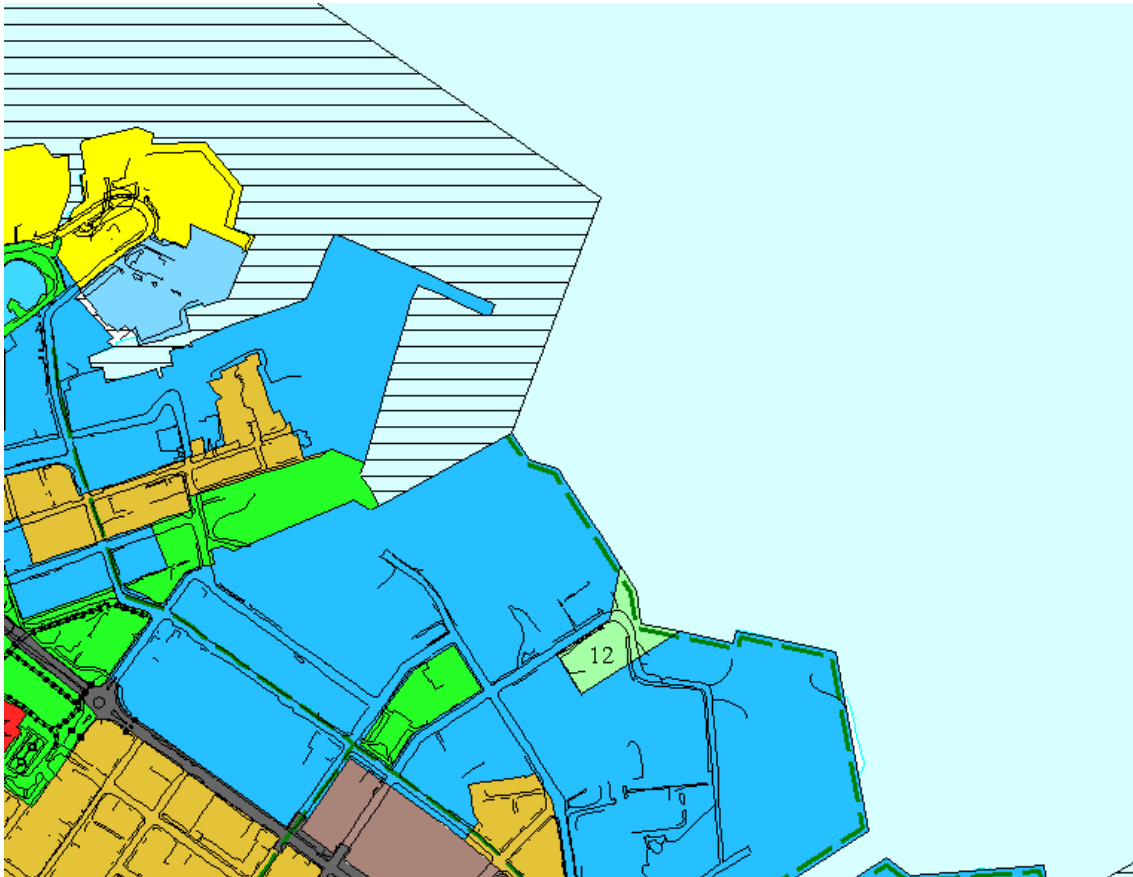
Dersom det skal være en båthavn her som ikke utelukkende er knyttet til nærbebyggelsen, må det utarbeides reguleringsplan som klargjør forholdet til tilkomst og parkering. I den grad dette ikke lar seg løse, må båthavnen begrenses til det det måtte være behov for i tilknytning til bebyggelsen.

I planprosessen må det gjennomføres undersøkelser for å kartlegge om det er behov for tillatelse etter forurensingsloven før eventuelle tiltak.

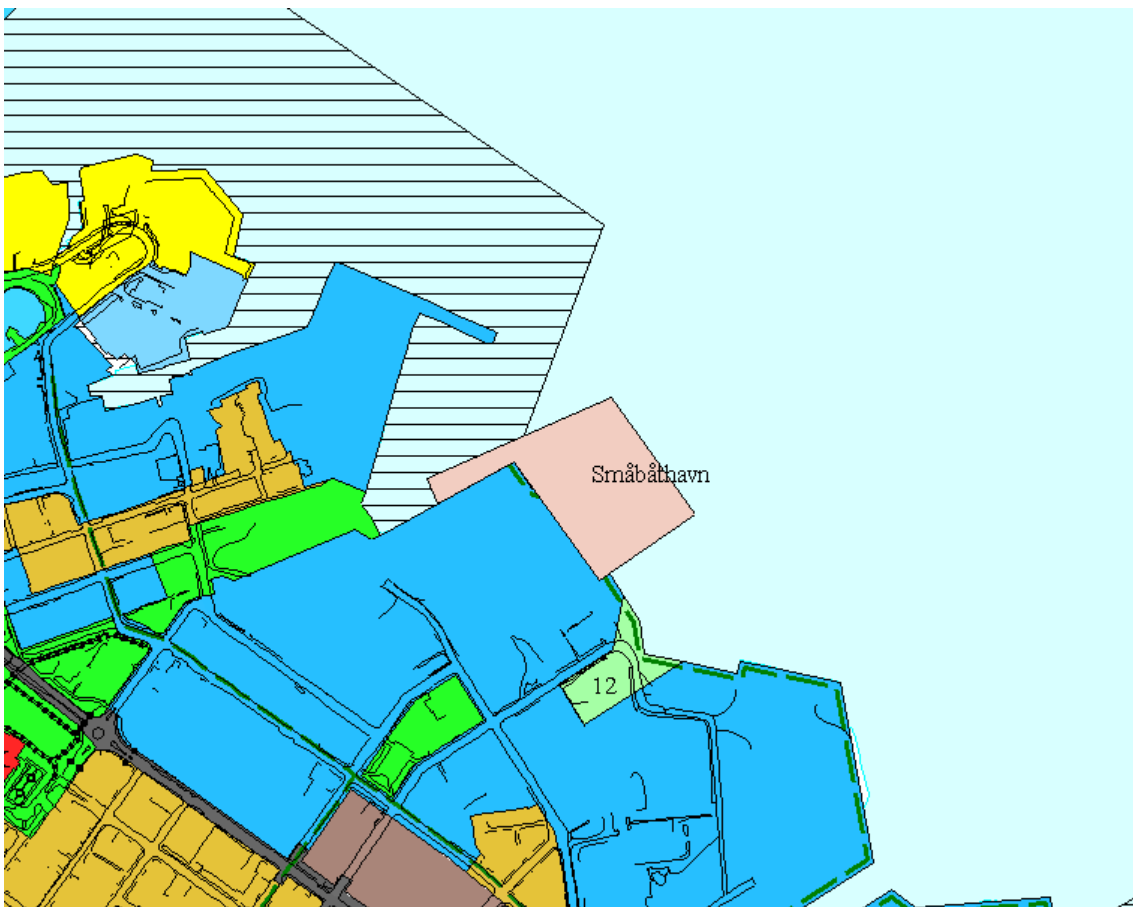
En båthavn her medfører økt ferdsel i hovedledene til nyttetraffikken. Dette fører til økt fare for båttrafikkulykker.



Forslag til endring



*Gjeldende kommuneplan*

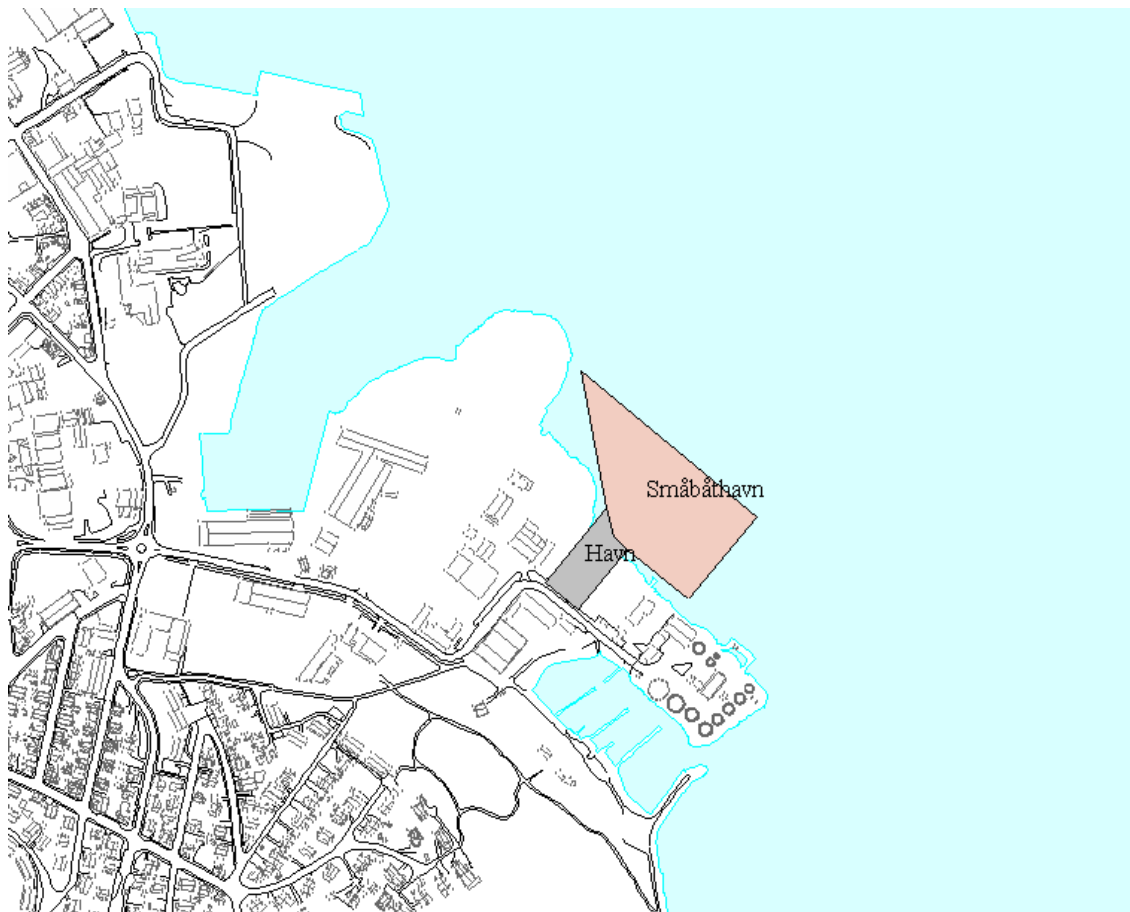


*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring*

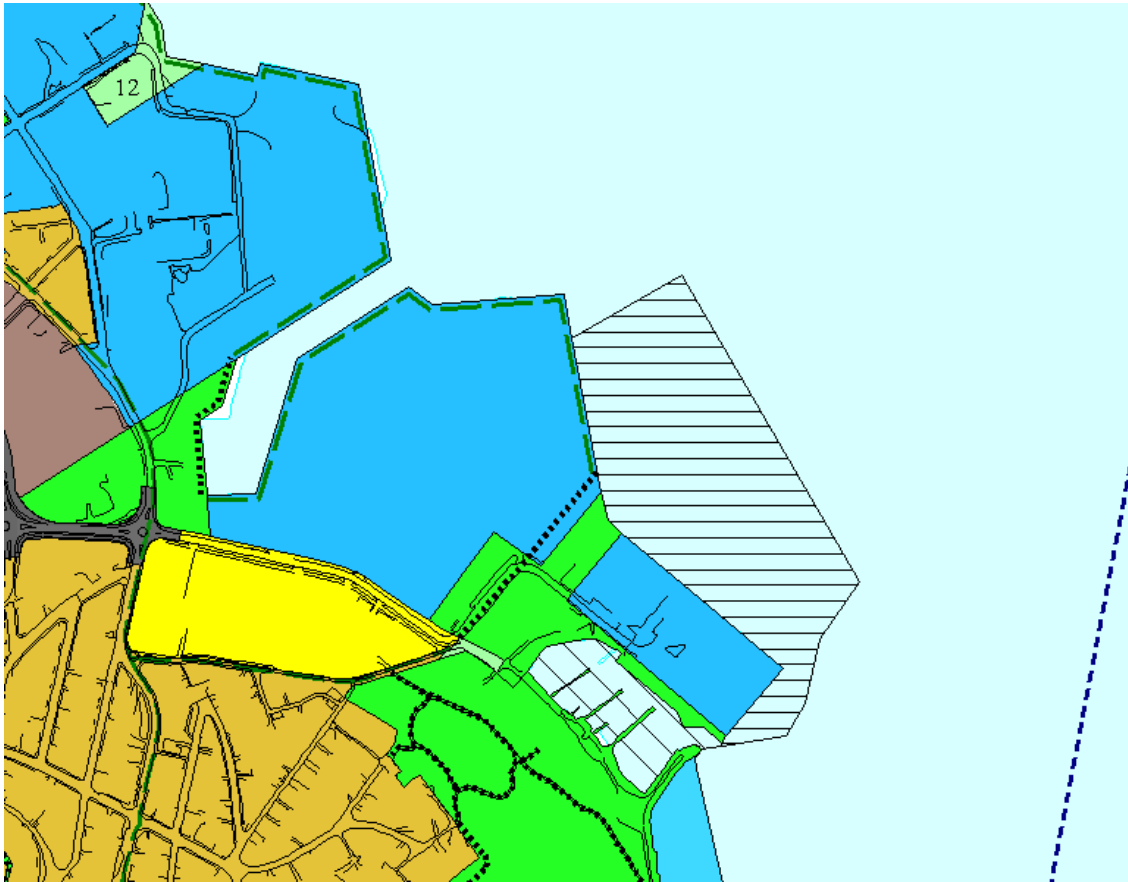
## Urban Sjøfront/Breivik – forslag om ny båthavn

I forslag til bebyggelsesplan for felt 1785 B7 er det lagt inn sjøareal for småbåter, men ikke noe landareal/parkering. En mulighet vil være å få til en bedre utnyttelse av areal regulert til landanlegg i Breivik, slik at dette også kan dekke det nye havneområdet. Ut fra dagens opparbeidelse og bruk vil dette være mulig dersom båtopleg på land reduseres og regulert areal utnyttes fullt ut.

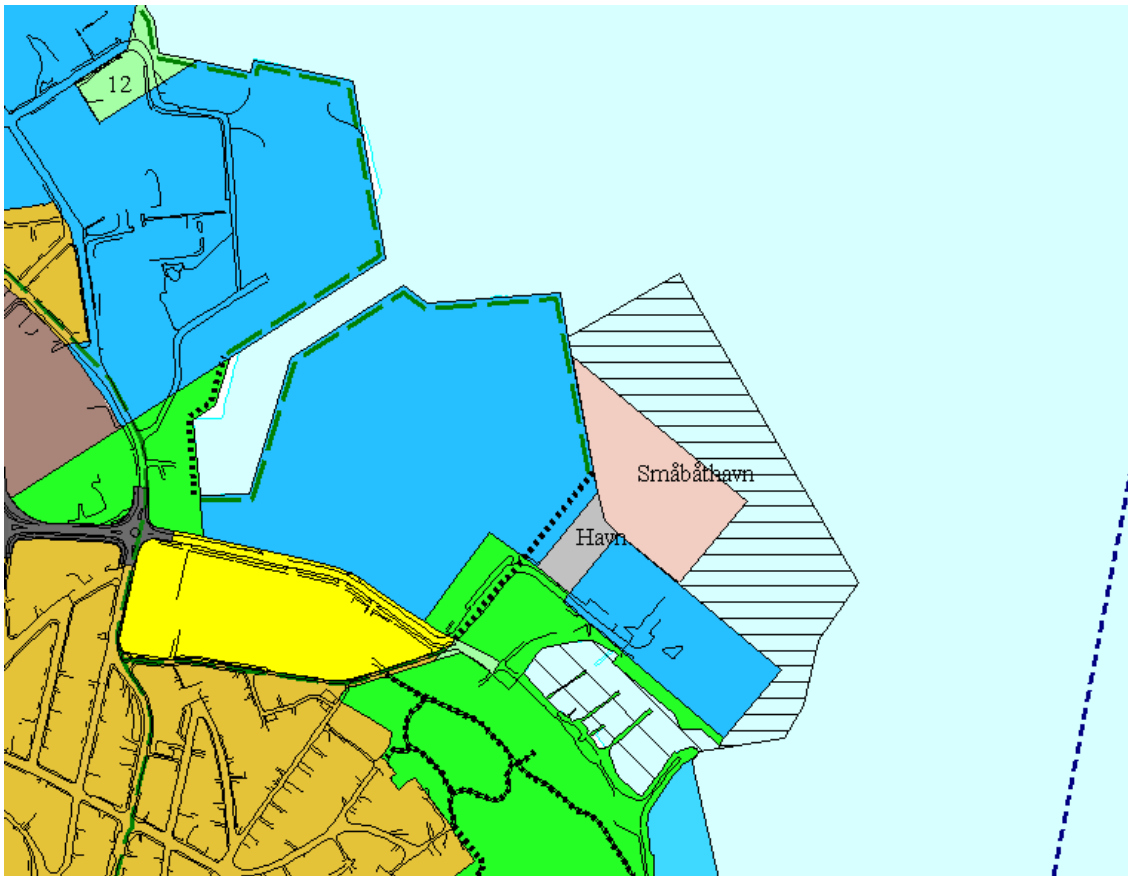
I den videre planprosessen må problematikken omkring landareal, forurensingssituasjon og tekniske utfordringer med etablering være sentrale tema.



*Forslag til endring*



*Gjeldende kommuneplan*



*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring*

## Hillevågsvatnet/Strømsbrua – to alternativer

- **Alternativ 1:** Ingen endring i gjeldende kommuneplan av areal som skal disponeres til småbåthavnformål.
- **Alternativ 3:** Utvidelse sør for Strømsbrua, på vestsida mot Kulimport-tomta

For å få belyst konsekvensene gjennom offentlig debatt ble to alternative utvidelsesforslag sør for Strømsbrua lagt ut på høring. Verken alternativ 2 eller alternativ 3 ble anbefalt av administrasjonen, på grunn av hensynet til friluftsjnteressene i området.

I etterkant av planhøringen fremmet Stavanger Motorbåtforening dispensasjonssøknad for byggetillatelse for en ny båthavn sør for Strømsbrua. Søknaden var basert på alternativ 2, med landtilknytning mot øst. Fylkesmannen varslet innsigelse da Stavanger Motorbåtforening fremmet søknaden, som ble avslått. Klage fra Stavanger Motorbåtforening på kommunens vedtak ble også behandlet, og i klagebehandlingen stadfestet Fylkesmannen Stavanger kommunes vedtak. Alternativ 2 er dermed ikke lenger aktuelt.

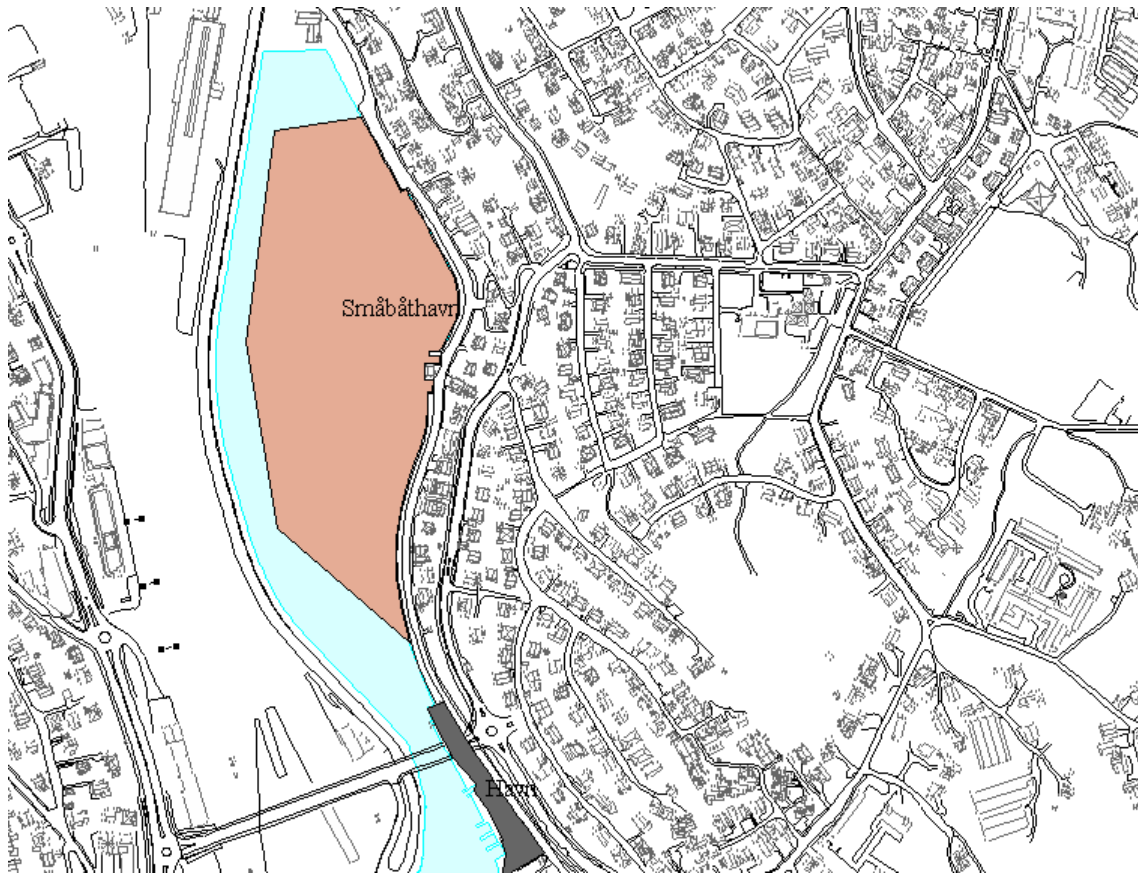
### Oppfølging av kommunalstyret for byutviklings vedtak i sak 140/08 8. mai 2008:

Kommunalstyret for byutvikling vedtok i sak 140/08 at et bearbeidet alternativ 3 skal tas inn i planen. Vedtaket er etterkommet ved at et bearbeidet alternativ 3 for Hillevågsvatnet nå er tatt inn i planforslaget. Innenfor det viste sjøarealet vil det teoretisk kunne etableres maksimalt 450 båtplasser med en bredde pr. båtplass på 3,5 meter. Det er flere aktuelle steder for landtilkobling for en slik båthavn.

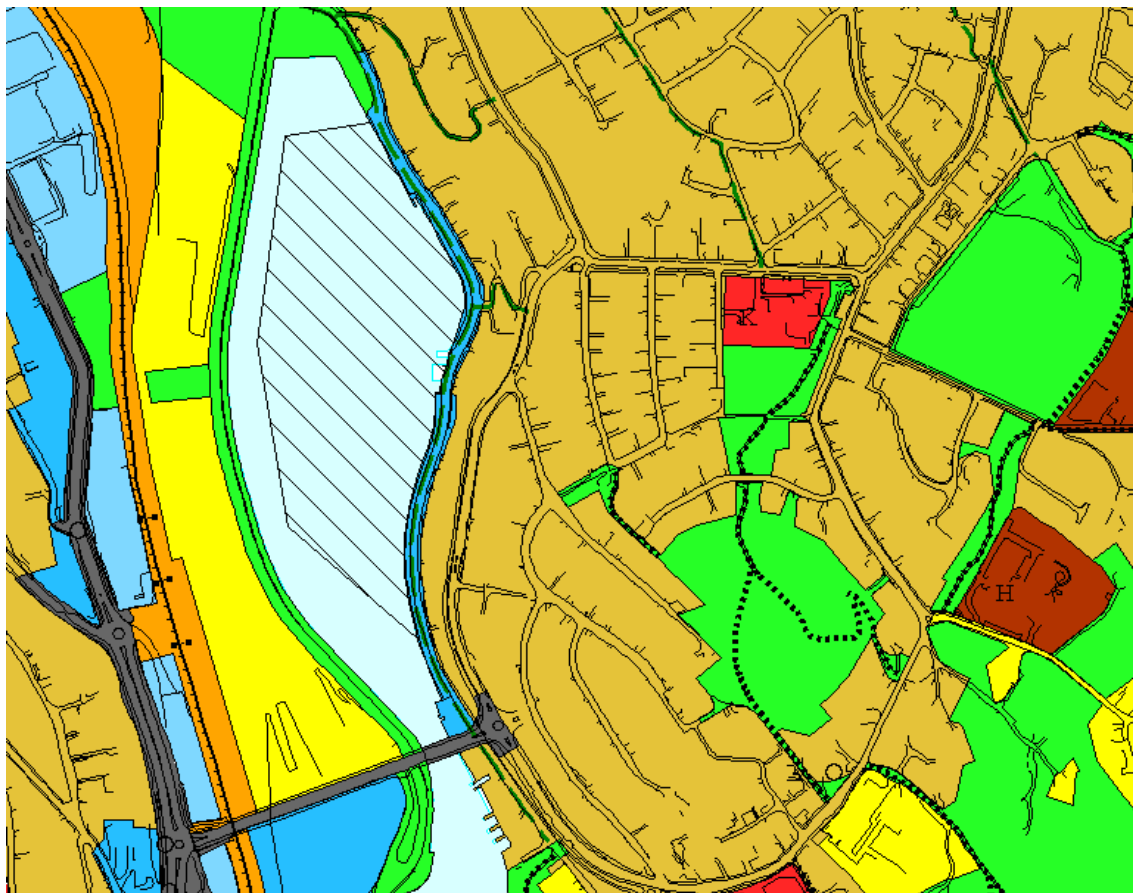
Det er ikke avklart hvordan en slik båthavn skal løses mht. flytebrygger og forankring. Disse forholdene kan medføre at antallet båtplasser må reduseres. En ny havn med landtilknytning mot vest kan knyttes sammen med eksisterende havn med en gangbro.

I en eventuell reguleringsplanprosess må de ulike arealbruksinteressene vurderes. Det samme gjelder håndteringen av forurensingsproblematikken i området, de tekniske utfordringene med å få etablert et sikkert anlegg, samt konsekvenser økt båttrafikk har for stilleområdet, jamfør kommuneplanen.

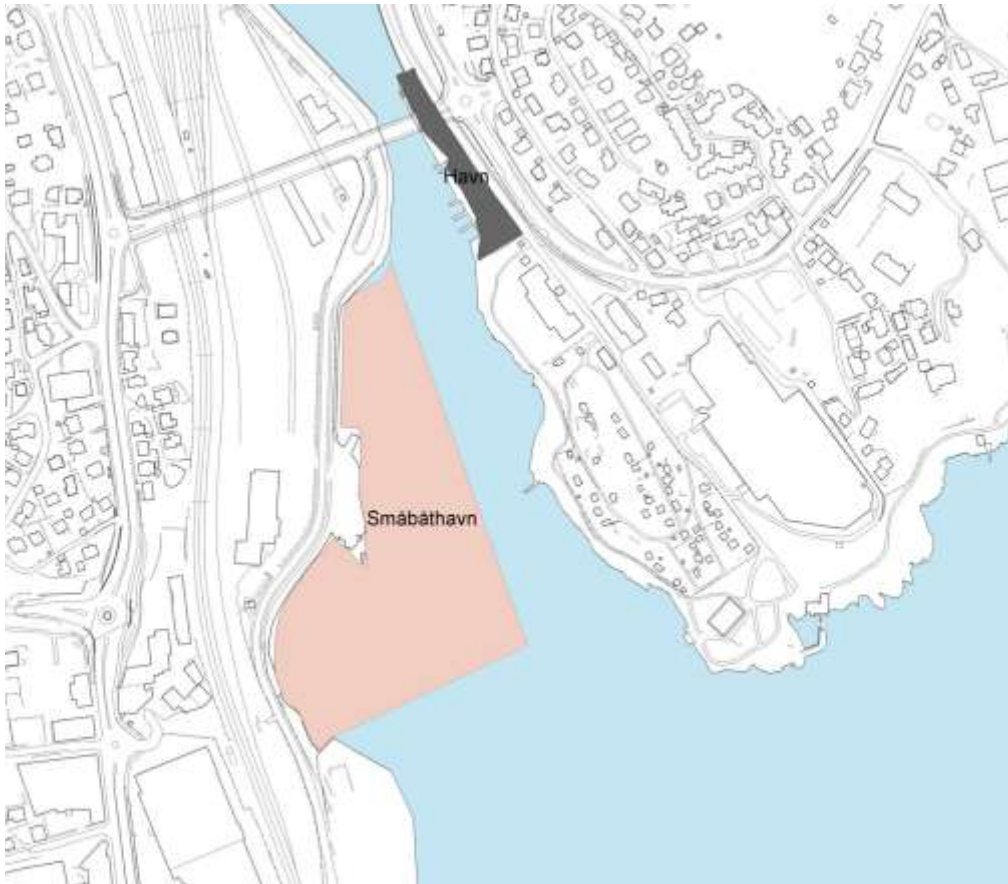
I samsvar med kommunalstyrets flertallsvedtak har administrasjonen drøftet alternativ 3 i møte med fylkesmannen 29.09.08. Fylkesmannen ga i møtet klart uttrykk for skepsis til det foreslåtte alternativet. Særlig ble konsekvensene for arealbruken i tilgrensende felt nevnt, både for plan 2217 Paradis-Kvaleberg og overordnet grøntstruktur. Kommunedelplanen med alternativ 3 har vært på planhøring uten at det har kommet varsel om innsigelse til dette alternativet. Planen vil derfor kunne fremmes til endelig behandling.



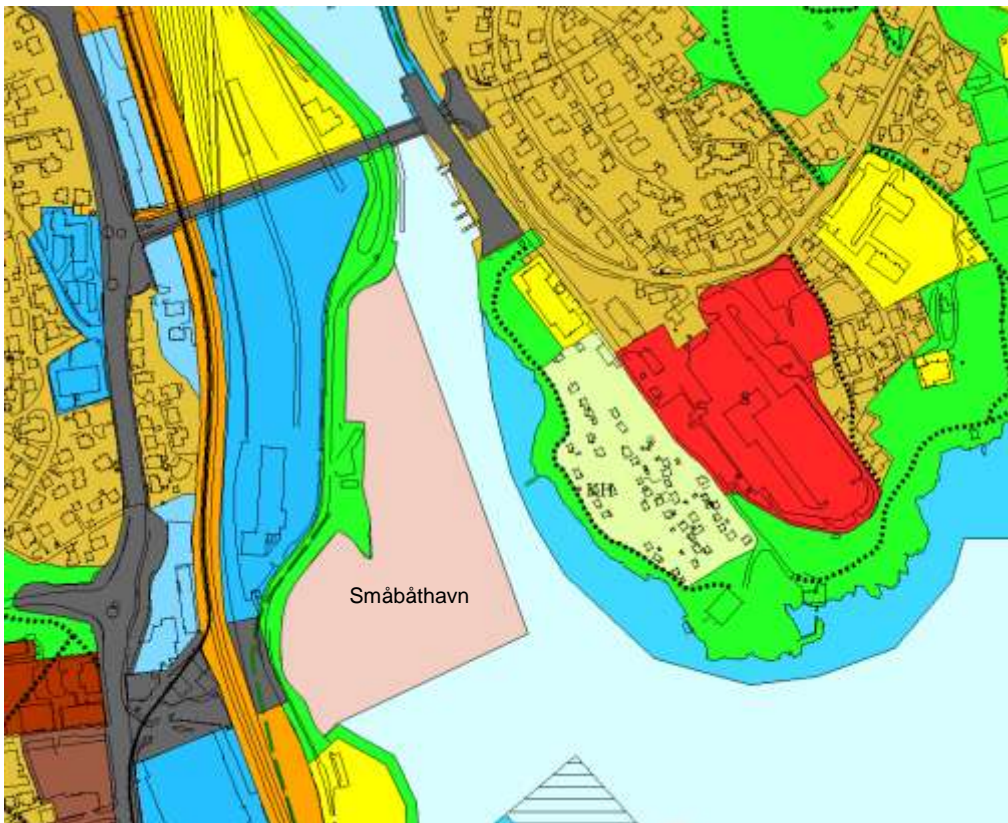
Alternativ 1, ingen endring av småbåthavnarealet fra gjeldende kommuneplan



Gjeldende kommuneplan



*Bearbeidet alternativ 3, forslag til ny havn sør for Strømsbrua langs Hillevågsiden*



*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring, bearbeidet alternativ 3*

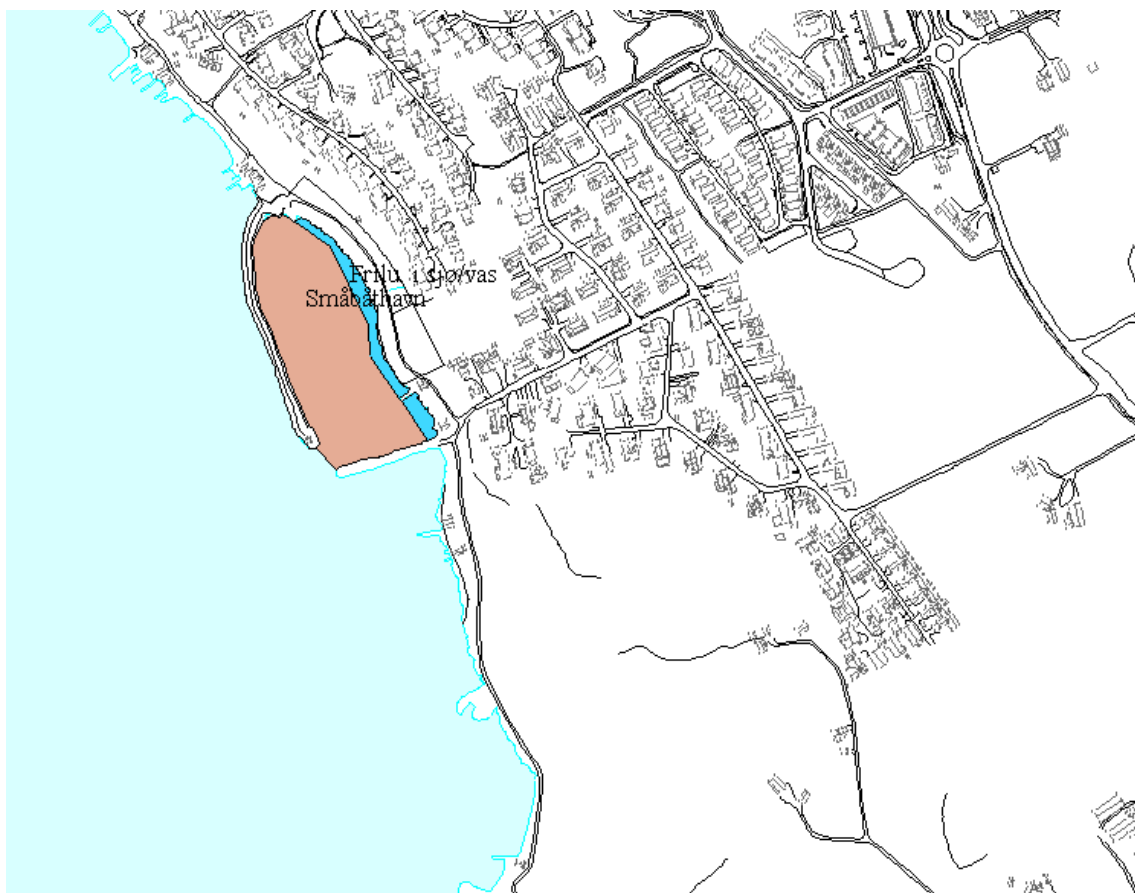


## Ytre Hafrsfjord - forslag til utvidelse

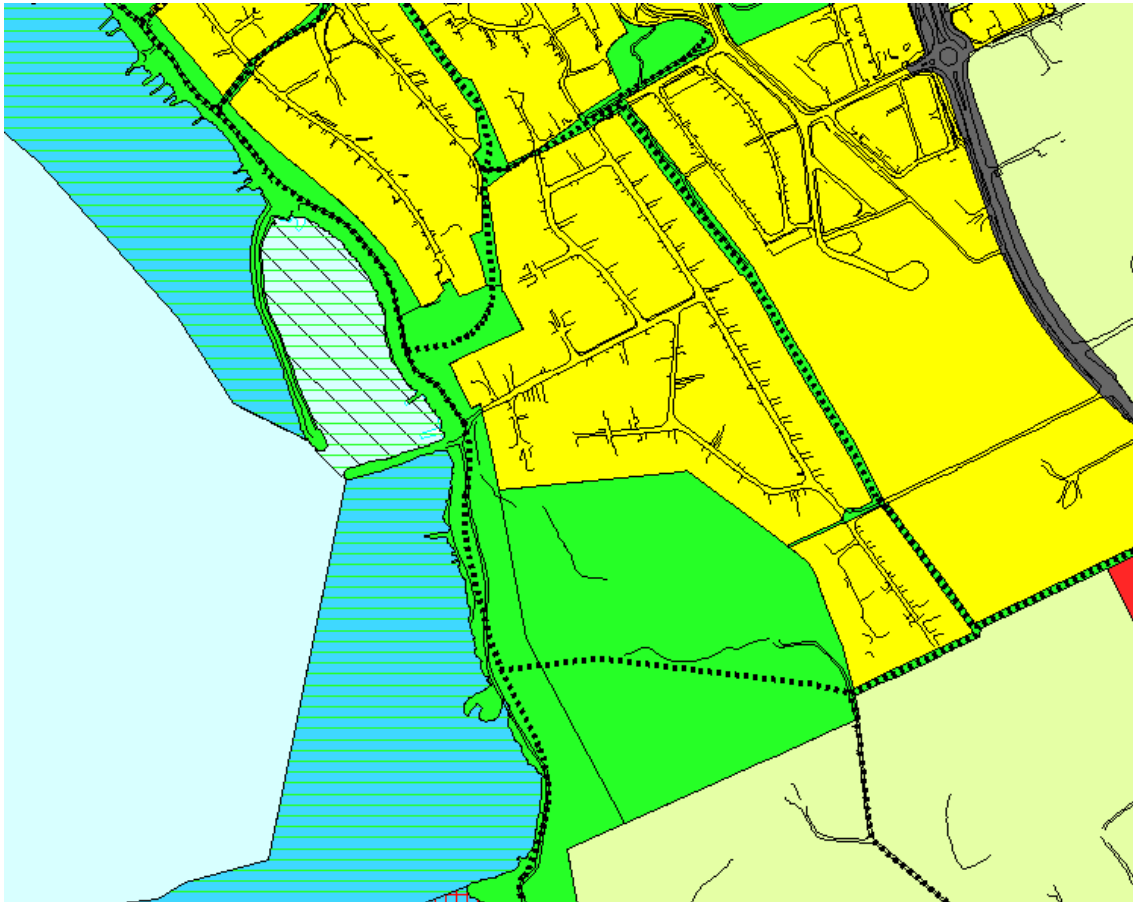
Båtforeningen ønsker å legge til rette for en ekstra pir innenfor dagens molo, noe som vil gi en kapasitetsøkning på cirka 40 båter fra 147 til cirka 190.

Dette bør kunne tillates såfremt selve strandsonen holdes fri for inngrep. Kjøring til og fra båthavnen på eksisterende turvei har hittil vært tillatt kun for tyngre varetransport. Parkering tillates ikke i friområdet. Adkomst må derfor sees i sammenheng med forslaget Sunde/Hafrsfjord (side 36) hvor det er mulig å komme til med bil og tilhenger, for lasting/lossing av utstyr på båt og for utsetting av båt fra tilhenger.

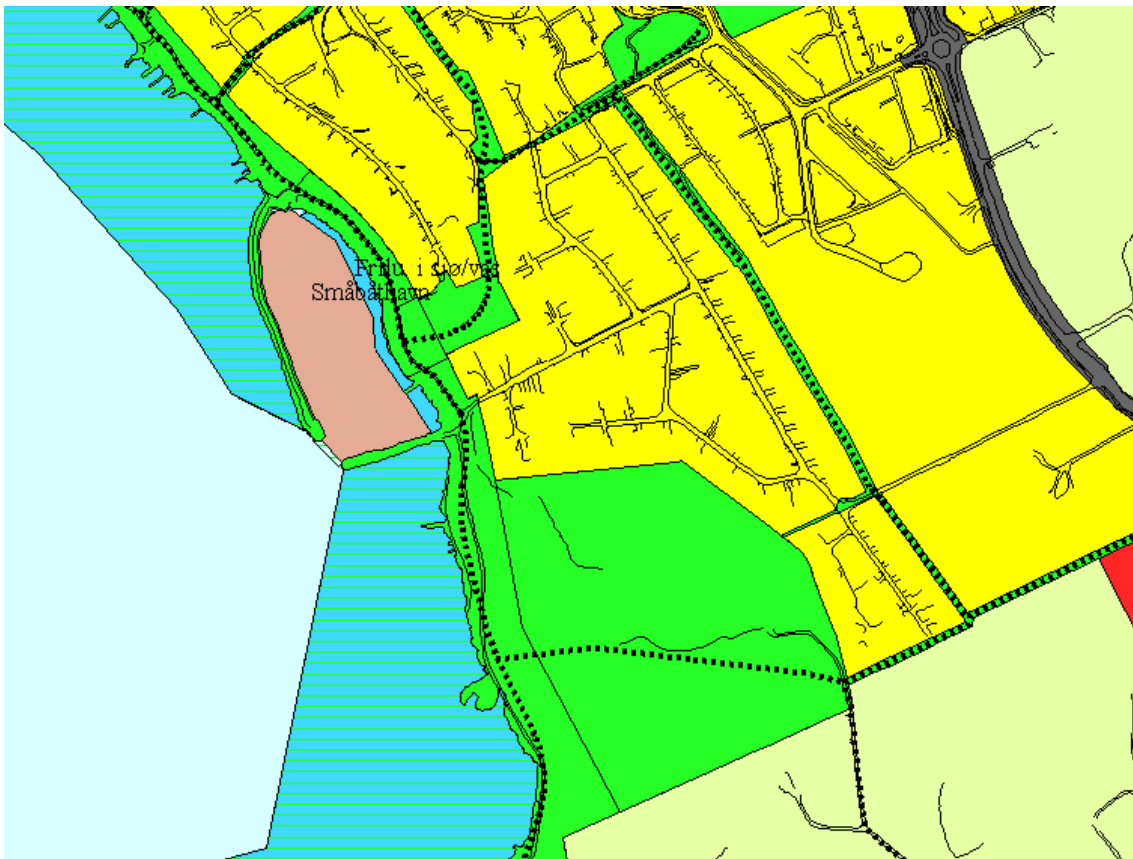
I den grad tilretteleggingen berører sjøbunnen må marine kulturminnemyndigheter kontaktes før tiltak gjennomføres. Det må også gjennomføres undersøkelser for å kartlegge om det er behov for tillatelse etter forurensingsloven før eventuelle tiltak.



Forslag til endring



*Gjeldende kommuneplan*



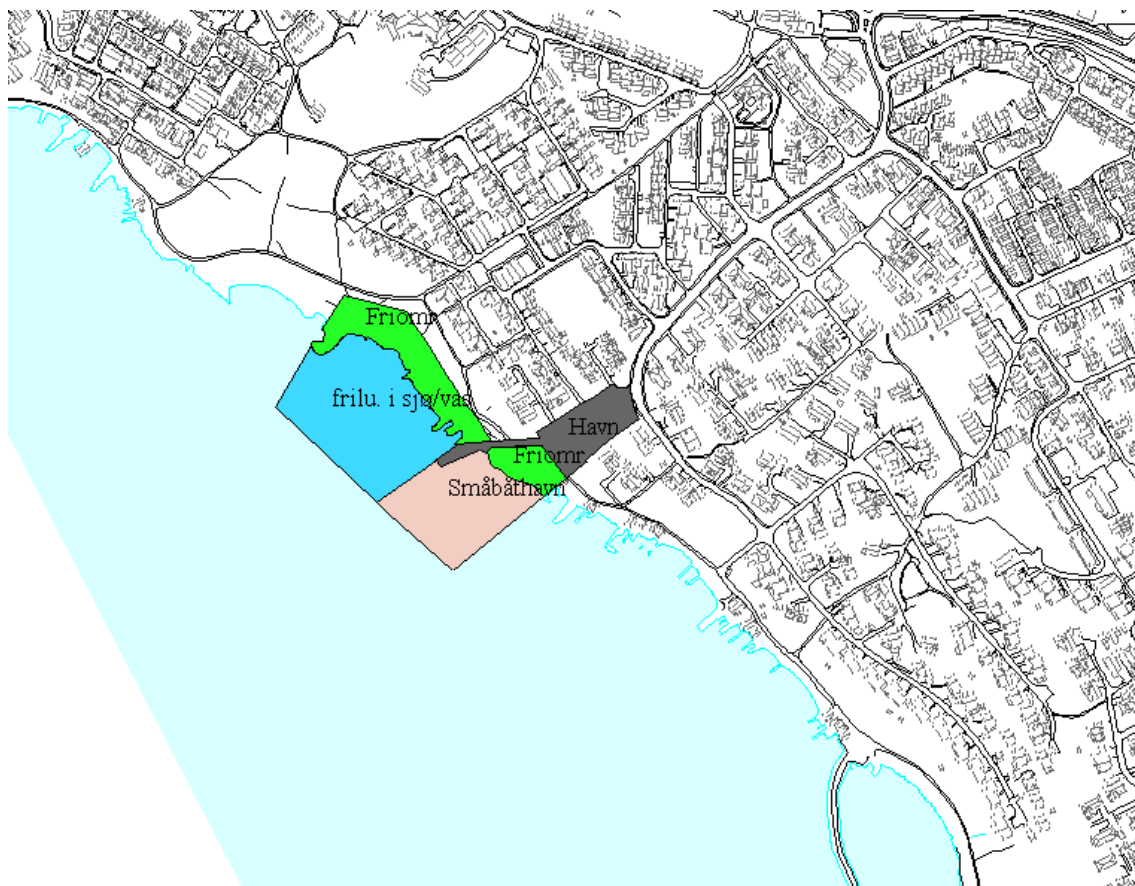
*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring*

## Sunde/Hafrsfjord – revisjon av gjeldende plan

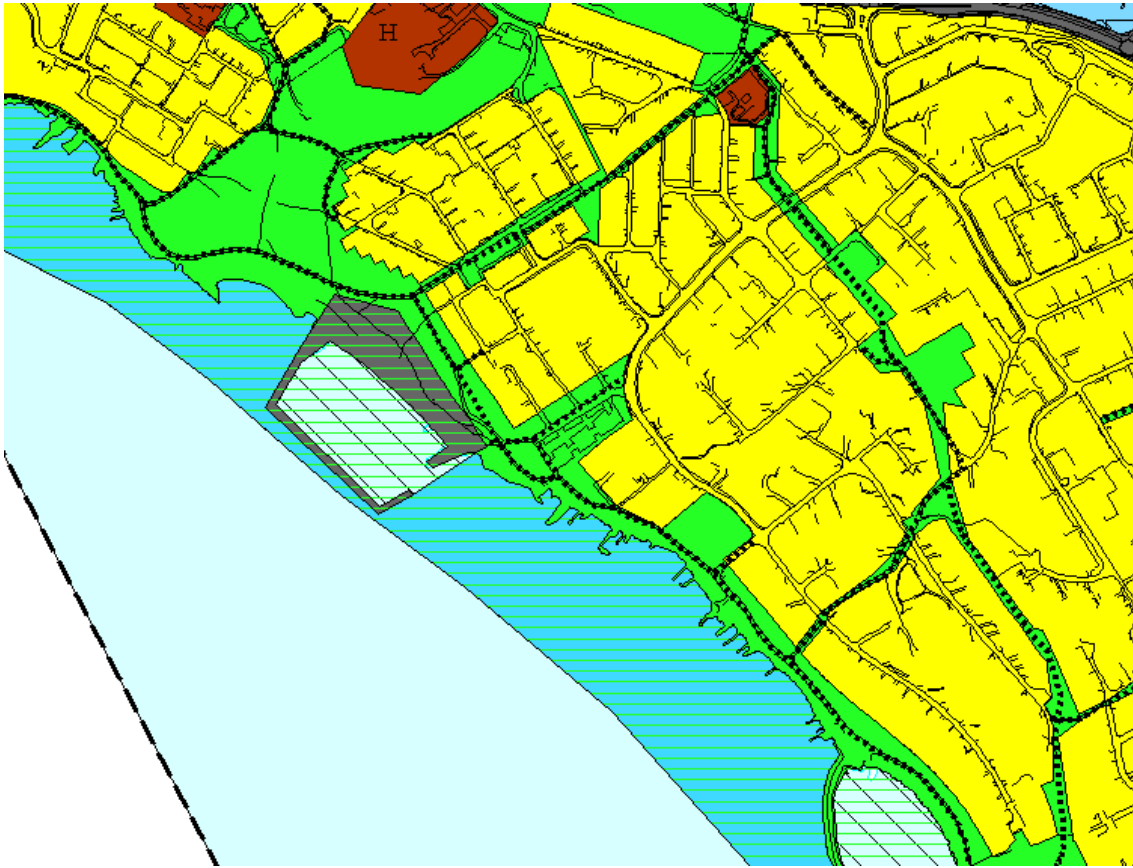
Båthavnen ble regulert i forbindelse med utbyggingen av landarealene. I den grad her skal anlegges en havn, må det sikres at denne kan få en virkelig allmenn bruk, kanskje spesielt i forhold til barn og unge. Med den store utbyggingen som skjer og skal skje i bydelen, må tiltak som kan gi de mange som skal bo i området et variert tilbud (småbåtliv, brettseiling, sjøspeiding, kajakkpadling og lignende) vurderes.

Etter arbeidsgruppens oppfatning bør imidlertid selve sjøanlegget plasseres i tilknytning til den opparbeidede parkeringsplassen. Her er det allerede svært godt tilrettelagt for kjøreadkomst fra Revheimsveien.

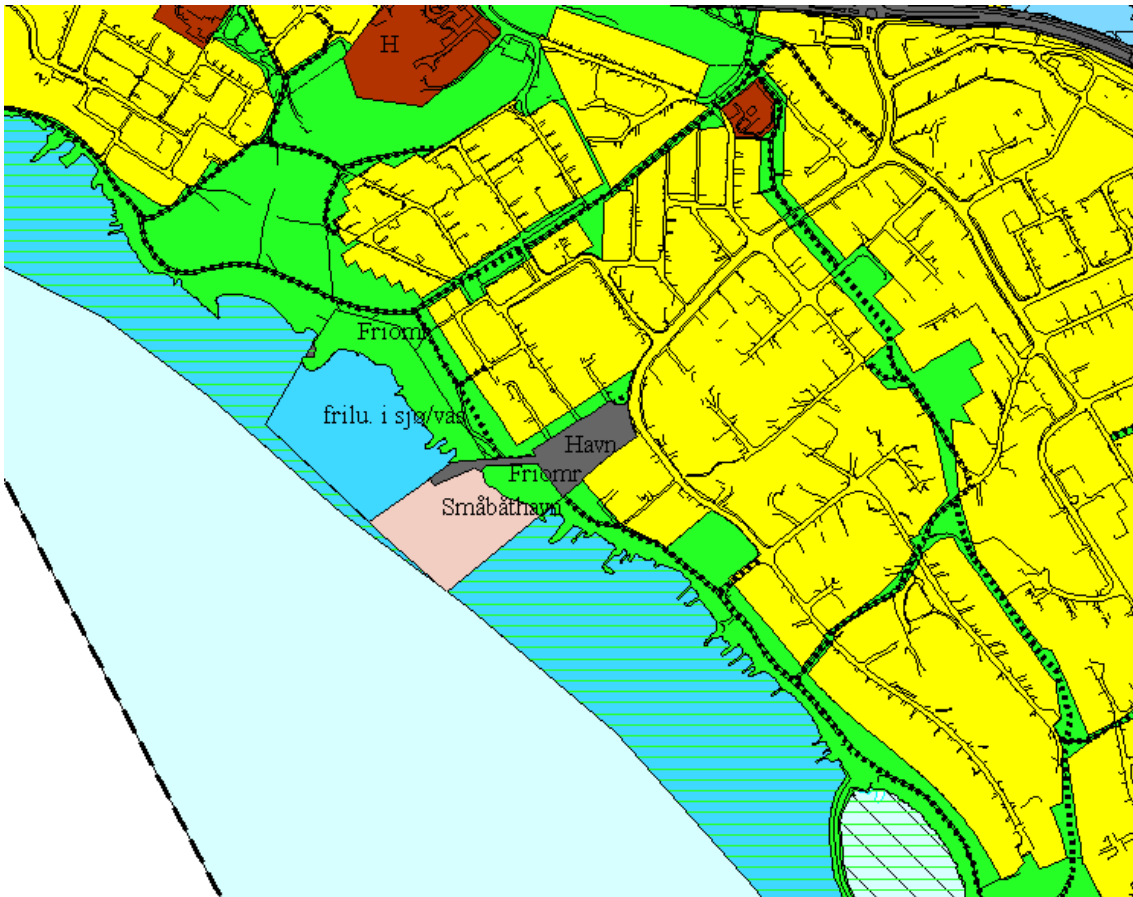
I reguleringsprosessen må det sikres at anlegget får en god landskapstilpassing, samt at en får avklart forholdet til automatisk sikrede kulturminner både på land og sjø i forhold til de tiltak som tillates. Det må også gjennomføres undersøkelser for å kartlegge om det er behov for tillatelse etter forurensingsloven for eventuelle tiltak



*Forslag til endring*



*Gjeldende kommuneplan*



*Gjeldende kommuneplan med forslag til endring*



*Solnedgang over Hillevågsvatnet*

## **5. BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER**

### **Bestemmelser, jamfør plan- og bygningsloven § 20-4, 2. ledd**

**§ 1.** Ved nyetableringer og utvidelser av båthavner skal det utarbeides samlet reguleringsplan for havnen, det vil si for både land- og sjøareal.

Reguleringsplanen skal redegjøre for antall og type båtplasser, tilkomst og parkeringsdekning, samt eventuell båtutsettingsplass/brygge som er tilgjengelig for allmennheten. Dersom havnen omfatter behandling og/eller pussing av båter på land skal planen redegjøre for håndtering av spillvann. Planen skal også redegjøre for søppelhåndtering generelt, samt brannberedskap. Det skal redegjøres for konstruksjon og dimensjonering av anlegget, samt forholdet til eventuelle forurensede sedimenter

**§ 2.** Ved søknad om tiltak som berører sjøbunnen skal det enten foreligge tillatelse etter forurensingsloven, eller det må være dokumentert at slik tillatelse ikke er nødvendig. Der dette er aktuelt skal også tiltaket være klarert med kulturminnemyndighetene. For alle tiltak i sjø skal det foreligge tillatelse etter havne- og farvannsloven før tillatelse kan gis.

**§ 3.** Søknad om tiltak som medfører økt antall båtplasser kan bare tillates dersom det kan dokumenteres tilfredsstillende tilkomst- og parkeringssituasjon.

**§ 4.** Prinsippet om universell utforming skal gjelde for hele arealet som den enkelte båthavna omfatter. Dette gjelder også for klubblokale og andre tilhørende bygninger.

### **Retningslinjer for utarbeidelse av reguleringsplaner samt tillatelse til tiltak.**

**a.** Ved planlegging av havner skal det legges stor vekt på effektiv arealutnyttelse, det vil si at både land og sjøarealer skal ha en bruk som gjør at mange kan få tilgang til havnene.

**b.** På samme måte skal det vektlegges at havnene er mest mulig tilgjengelig for allmennheten og for alle, uavhengig av funksjonsnivå.

**c.** Både med hensyn til land og sjødelen skal båthavner gis en estetisk god utforming med hensyn til tiltakenes plassering i landskapet og de materialer som benyttes.

### **Retningslinjer for behandling av private forslag**

**d.** Ved behandling av private forslag til båthavner skal etableringen alltid vurderes i forhold til følgende andre arealbruksinteresser: friluftsliv, kulturminnevern, landskapsbilde, naturvern/biologisk mangfold og forhold til overordnede planer.

**e.** Planene skal forøvrig vurderes ut fra de bestemmelser og retningslinjer som er gitt for havnene som inngår i denne planen.

---

<b>Utvalg:</b>	<b>Stavanger bystyre</b>
<b>Møtedato:</b>	<b>08.12.2008</b>
<b>Sak:</b>	<b>118/08</b>

---

### **Bystyrets flertallsvedtak:**

1. Kommunedelplan for småbåthavner 2007-2017 godkjennes.  
Planheftet er datert 22.03.07, sist revidert 10.10.08, og følger saksframlegget som vedlegg.  
Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 20-5.
2. Kommunedelplanen skal følges opp med en egen handlingsplan slik som det er beskrevet i kapittel 7 i saksframlegget.
3. Utvidelse av tidligere godkjent småbåthavn i Jåttåvågen fremmes i egen plan
4. Arbeidet med endret disponering av sjøarealene og utvidelse av antall båtplasser i Hillevågsvatnet prioriteres i revisjonen av kommuneplan for Stavanger 2010-2025.
5. Båtplassene langs Consul Sigval Bergesens vei opprettholdes slik som i dagens situasjon. Denne endringen tas opp ved revisjon av kommuneplan for Stavanger.
6. På området alternativ 3 for Hillevågsvatnet kan det etableres mellom 450-600 båtplasser avhengig av størrelse og bredde på båtplassene.
7. Når det gjelder disponering av arealene i offentlige båthavner bør fordelingen, jf. kommunedelplan K-120, av ulike båtstørrelser være et utgangspunkt slik at en sikrer variert størrelse på båtplassene.

