# MØTEINNKALLING

# Havnestyret

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Dato:** | 14.02.2018 kl. 18:00 |  |
| **Sted:** | Formannskapssalen Vestby rådhus |  |

Møtet er åpent for publikum i alle saker med mindre saken er unntatt offentlighet, eller møtet lukkes.

Dokumentene publiseres på www.vestby.kommune.no.

**Saksliste**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | | | Side |
| **Saker til behandling** | | | |
| [1/18](#CaseRef368977) | 17/02030-16 | Strategiplan for havna - eventuell avhending av brygger og rettigheter | 2 |
| [2/18](#CaseRef366335) | 18/00354-1 | 1. gangs behandling - Forslag til lokal forskrift om orden i havner og bruk av farvann for Vestby kommune, regulering av bruk av vannscooter | 7 |
|  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Vestby, 06.02.2018**  **Martin Ludvigsen**  **Leder** | **Eventuelt forfall eller inhabilitet meldes til utvalgssekretær Elin Westengen Tokerød på e-post:**  [**Elin.tokerod@vestby.kommune.no**](mailto:Elin.tokerod@vestby.kommune.no)    **Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.** |

Saker til behandling

HS-1/18

Strategiplan for havna - eventuell avhending av brygger og rettigheter

Saksbehandler: Sjur Authen Saksnr.: 17/02030-16

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Saksgang** |  | **Møtedato** |
| 1 Havnestyret | 1/18 | 14.02.2018 |
| 2 Kommunestyret |  | 19.03.2018 |

**Rådmannens innstilling:**

1. Saken tas til orientering.
2. Strategiplan for havna utarbeides med grunnlag i at leieforholdet til Sonskilen Båthavn AS videreføres til leieforholdet utløper 31/12-2024.

**Vedlegg:**Notat Haavind bryggeanlegg Sonkilen  
Regnskapsoversikt avhending av leierett

**SAKSUTREDNING:**

**Bakgrunn for saken:**

Havnestyret vedtok i møte 18/10 blant annet følgende:

1. Havnestyret ber administrasjonen legge frem sak for kommunestyret

vedrørende salg av bryggene som er tilknyttet avtalen med Sonskilen

Båthavn. Kommunens alternative inntekter, nåverdien av dekningsbidraget, i

restperioden og nåverdien av bryggeanlegget, skal gjenspeiles i en eventuell

avtale om salg/avhending av leieavtalen og bryggeanlegget.

2. Havnestyret ber administrasjonen vurdere på hvilken måte

avtalen med Sonskilen Båthavn kan avvikles før leietidens utløp.

Sak om punkt 1 var deretter oppe i havnestyret 22/11 hvor vedtaket var som følger:

1. Saken tas til orientering, og inngår i beslutningsgrunnlaget når endelig strategiplan skal vedtas.
2. Det inviteres til dialogmøte onsdag 17. januar kl 1800.
3. Son Næringsforening, Son og omegn vel, Son seilforening og Kystkultursenteret inviteres med to deltakere hver.

I samme møte ga havnestyret uttrykk for at saken kom opp på nytt med oppdaterte tall, og at punkt 2 i vedtaket av 18/10 også ble utredet. Det ble også gitt uttrykk for at administrasjonen tok en ny vurdering på om sakspapirer skulle være unntatt offentlighet.

**Alternativer:**

Kommunen står fritt i spørsmålet om man ønsker å avhende rettigheter og eiendeler, men er som utredningen fra Haavind viser bundet av de regler og forskrifter som gjelder for offentlig forvaltning.

**Vurdering:**

*Salg av bryggene på Sørby-siden.*

Sørby-siden består i dag av 1.340 bryggemeter som kommunen leier ut. Disse bryggemeterne er fordelt slik:



Totalt disponerer havna 2.585 bryggemeter, slik at bryggene på Sørby-siden tilsvarer 52% av det totale antall bryggemeter som havna har til båtplassutleie.

Den tekniske verdien på bryggeanlegget som eies av havna er anslått til om lag ti millioner kroner. Hvor høy salgsverdien blir vet man ikke før anlegget er lagt ut for salg, men den vil høyst sannsynlig være på over fem millioner kroner, gitt at prisen vi har fått fra Småbåthavner AS er riktig, og at anlegget vedlikeholdes som til nå. Et bryggeanlegg som vårt har ifølge leverandør en forventet levetid på minimum 30 år. Anlegget er anskaffet i perioden 2004/2007. Ifølge leverandør er tilstanden nesten som nytt på grunn av godt vedlikehold og skjermet beliggenhet bak en steinmolo. Det øverste vannlaget består av ferskvann. Ingen rust eller galvanisk tæring, da bryggene er uten landstrøm.

Verdien på å drive anlegget på Sørby-siden kan derimot beregnes.

Summarisk oppsatt ser dette slik ut:

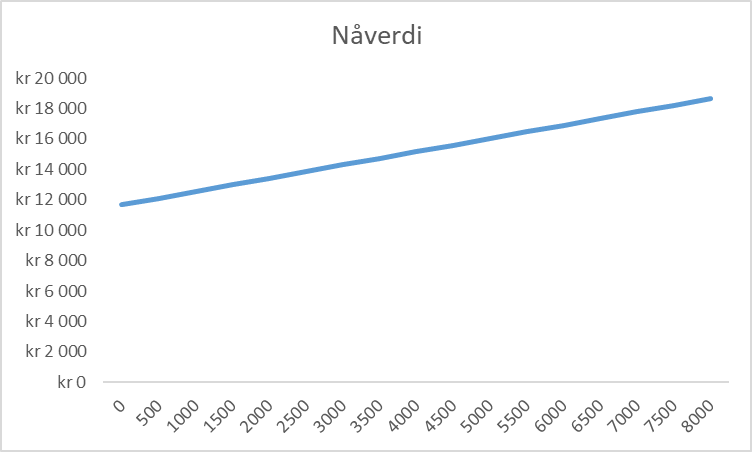


For detaljert oppsett over inntekter og utgifter, se vedlegg 1. Kortversjonen er at oppsettet viser hvor mye havnas kostnader blir redusert, og hvor mye havnas inntekter blir redusert med dersom man fjerner 52% av de bryggemeterene som i dag er utleid.

Driften på Sørby-siden bidrar med andre ord med 1,8 millioner kroner årlig til å dekke renter, avdrag, felleskostnader og fondsoppbygging.

Basert på at det er syv år igjen av avtalen, og med dagens rentenivå på om lag to prosent tilsvarer dette en nåverdi på avtalen på 11,6 millioner.

For at havna skal komme økonomisk «likt» ut ved å oppgi leieretten til Sørby-siden før sesongen 2018, må dette med andre ord kompenseres med en engangs innbetaling på 11,6 millioner kroner. I tillegg vil selvfølgelig salget av de fysiske bryggene medføre en inntekt på opp mot ti millioner kroner. Dette kan fremstilles slik:



Alle tall i hele tusen. Rentefot 2%. 7 år.

Diagrammet viser hva nåverdien av bryggene og leieavtalen er med en restverdi på bryggene om syv år i intervallet 0 – 8 millioner kroner. Rådmannen er nok av den oppfatning at verdien ligger mot midten av intervallet når leieperioden har utløpt, og minner om at bare skrapverdien i 2025 vil være på over to millioner kroner.

I beregningen av nåverdi over, er det tatt utgangspunkt i regnskapstall for 2017, oppjustert med 2,5%. Inntektene er satt opp utfra 2018 budsjettet. For vedlikeholdsposten har man brukt gjennomsnittet av perioden 2011 til 2017, men slik at alle år er oppjustert til 2018 nivå med indeks lik 2,5% for hvert år.

Det er videre tatt utgangspunkt i at bemanningen i havna reduseres med 0,8 årsverk. En reduksjon med 0,8 årsverk vil vanskeliggjøre drift og vedlikehold av gjestehavna og småbåthavna med nåværende standard. Sesongen i gjestehavna går fra tidlig april til november, og det er kun i skoleferien det leies inn gjestehavnverter. Før og etter skoleferien er det de to årsverkene som i havna i dag har fast, som står for bakvakt, uttrykning, klargjøring, service og så videre i gjestehavna. I vinterhalvåret leies det ut opplagsplasser på sjøen.

På lik linje som om man betaler for å overnatte på en campingplass eller et hotell skal man kunne få kontakt med og hjelp fra havnas ansatte ved behov. Ett av kravene til en 4 stjerners marina er at «Marina Master/Marina Staff» er tilgjengelig alle dager fra kl 0800-2000 samt døgnbemannet «nødtelefon». Om bemanningen (hverdager/dagtid) reduseres vil ikke gjestehavna kunne opprettholde stjernesertifiseringen. En nedskalering av service og tilgjengelighet vil raskt medføre at det gode omdømmet som er opparbeidet gjennom mange år forsvinner. Redusert kapasitet til betalingsoppfølging vil også gi reduserte i inntekter.

*Avvikling av avtalen med Sonskilen Båthavn før leietidens utløp*

Administrasjonen har hatt som utgangspunkt at en kommune, og andre offentlige etater, må sørge for konkurranse når den skal selge fast eiendom eller eiendeler. Alternativet er at man innhenter en takst. Det er et krav at taksten er satt av en uavhengig, autorisert takstmann. Administrasjonen har innhentet en juridisk vurdering fra Advokatfirmaet Haavind som har gått gjennom avtalene som er inngått med Sonskilen Båthavn.

Konklusjonen til Haavind er at det av hensyn til statsstøtteregelverket må innhentes uavhengig takst før avhending av brygger eller rettigheten til å leie landfeste. I vurderingen til Haavind stilles det opp følgende retningslinjer for en avhendingsprosess:

1. Takseringen gjøres for alle rettigheter og eiendeler som det er tale om å overføre, herunder verdien av den resterende delen av leieforholdet.
2. Takseringen av båthavnvirksomheten gjennomføres av en uavhengig ekspert med kunnskap i å estimere verdien av næringsvirksomhet.
3. Takstrapporten(e) innhentes før oppstart av forhandlinger.
4. Det bør gjøres en ny vurdering av kommunens handlingsalternativer dersom det viser seg at den anslåtte markedsprisen er klart lavere enn forventet avkastning på videre drift frem til 2024.
5. Dersom kommunen ikke lykkes i å oppnå anslått markedspris, bør også det gjøres en ny vurdering av handlingsalternativer.

**Konklusjon:**

Økonomisk er det antakelig mest gunstig for havna å fortsette leieforholdet på Sørby-siden så lenge som mulig, dersom man ikke får utbetalt nåverdien av leieretten som er beregnet til mellom 11,5 og 18 millioner kroner. Selv om bryggene må «kastes» ved leieforholdets utløp, viser nåverdibetraktningen at det er selve retten til landfestene som er verdien i avtalen.

Når det gjelder spørsmålet om hvordan kommunen kan avvikles må det gjøres etter at rettigheten til leie er taksert av en uavhengig takstmann.

Det finnes ingen økonomiske eller praktiske forhold som tilsier at kommunen skal avslutte marinadriften på Sørby-siden før avtalens utløp 31.12.2024, dersom ikke kommunen får utbetalt nåverdien av fremtidige dekningsbidrag ved en overdragelse.

**Vedlegg i saken:**

HS-2/18

1. gangs behandling - Forslag til lokal forskrift om orden i havner og bruk av farvann for Vestby kommune, regulering av bruk av vannscooter

Saksbehandler: Cecilie Svarød Saksnr.: 18/00354-1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Saksgang** |  | **Møtedato** |
| 1 Havnestyret | 2/18 | 14.02.2018 |

**Rådmannens innstilling:**

Lokal forskrift, datert 28.05.2018 om orden i og bruk av farvann og havner for Vestby kommune, jf. havne- og farvannsloven § 14 første ledd og § 42 første ledd, legges ut på høring/offentlig ettersyn i henhold til forvaltningsloven § 37.

Det gis en høringsfrist på seks uker.

**Vedlegg:**Brev norske kommuner 03.08.17  
Vannscooter\_lokale\_forskrifter\_NOF\_080617  
Fwd\_ Nyhetsbrev # 26 - 2017 Hvitsten Vel  
2017-06-02 Brev vedr vannscooter til kommunene  
Lokal vannskuterforskrift  
Brev til kommunen vedr. vannskuterforskrifer  
Forskrift om orden i og bruk av havner og farvann i Vestby kommune

**SAKSUTREDNING:**

**Sammendrag:**

Kommunestyret skal ta stilling til om det skal innføres lokal forskrift om orden i havner og bruk av farvann for Vestby kommune, herunder regulering av bruk av vannscooter. Videre har kommunen hjemmel i havne- og farvannsloven til å begrense bruk av fartøy på sjøen av hensyn til friluftsliv, miljø, fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk.

**Bakgrunn for saken:**

Den 18. mai 2017, opphevet Regjeringen den sentrale vannscooterforskriften. Begrunnelsen var at kommunen har mulighet til å innføre egne, lokale forskrifter der de mener det trengs. Dette innebærer at vannscootere kan brukes på lik linje med båter fram til en eventuell lokal forskrift blir vedtatt.

Det følger av havne- og farvannsloven av 17.04.2009 nr. 19 at kommunen har hjemmel til å begrense bruk av fartøy på sjøen av hensyn til friluftsliv, miljø, fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk.

Vestby kommune har fått flere innspill fra sentrale og lokale parter i forkant av saksutredningen. Innspillene vedrører i det alt vesentligste grunner for å begrense bruken av vannscooter.

**Innspill fra Naturvernforbundet:**

*Takket være svært gunstige og varierte beite-, hekke- og oppvekstområder, er kysten vår hjem for et myldrende og mangfoldig fugleliv som nå er svært presset. Dette har ulike grunner, men økt trafikk bidrar selvsagt negativt. Derfor var det uansvarlig å oppheve nasjonale vannskuterforskriftene som sterkt bidro til å skjerme sårbare fuglebestander fra den mest støyende og stressende fartøytypen.*

*Kystnaturen er også viktig for friluftsliv og folkehelse. De fleste blir rammet hvis det som gagner de få skal gå ut over hensynet til natur- og opplevelsesverdier for de mange.*

*Det samme gjelder for innlandet, hvor fuglearter knyttet til vann og vassdrag er mer sky og enda mer utsatt på grunn av begrensede fluktmuligheter på begrensede flater. Også friluftslivet blir vel så sterkt berørt siden støy og fartsforstyrrelse kan oppleves mer påtrengende i idyllisk vann- og vassdragsnatur.*

*Vi håper din kommune tar utfordringen og lager en lokal forskrift som sikrer at hensynet til naturvennlig friluftsliv og beskyttelse av fugle- og dyreliv ivaretas.*

**Innspill fra foreningen Norsk Friluftsliv:**

*Norsk friluftsliv har undersøkt regelverket for vannscooter i en del europeiske land, og resultatet av denne undersøkelsen viser at Norge har fått et av Europas mest liberale regelverk.*

*Med opphevelsen av vannscooterforskriften påhviler det kommunene et stort ansvar for å bevare vann, vassdrag og sjø som den viktige rekreasjonsarena den er i dag. Det blir viktig at kommunene nå hindrer at sjøens myke trafikanter fortrenges, og at rekreasjonsverdien for turgåere, hyttefolk, turister og alle de som oppholder seg ved kysten vår, på innsjøer og ved vassdrag, ikke reduseres. Kommunene har også et stort ansvar for å ivareta sårbar natur, fugle- og dyreliv. Norsk Friluftsliv mener kommunen bør gjennomgå bruken av kommunens sjøområder, ta nødvendige hensyn til natur og friluftsliv, og utarbeide lokale forskrifter som regulerer bruken av vannscooter. Norsk Friluftsliv anbefaler at kommunen går gjennom alle mulighetene for å se hvilke kombinasjoner som best ivaretar natur- og friluftsinteressene i sin kommune.*

**Innspill fra Norsk Ornitologisk forening (NOF):**

*Høyt støynivå, stor fart og brå retningsforandringer er karakteristikker som gjør at vannscootere påfører langt mer forstyrrelser i et marint/akvatisk miljø enn de fleste båter. Siden de i stor grad blir brukt til lek, vil de oppholde seg i et begrenset område over tid. Forstyrrelsen kommer dermed igjen og igjen. Vannscootere kan holde stor fart også på grunt vann, i motsetning til de fleste andre farkoster. Enkelte vannscootere kan til og med kjøre korte strekninger på land.*

*Nødvendigheten av regulering av vannscootere må sees i sammenheng med andre forstyrrelsesfaktorer norske sjø- og vannfugler utsettes for. Vannscooterkjøring utgjør en belastning på allerede hardt prøvde fuglebestander. Befolkningsøkning og et mer aktivt friluftsliv vil gi mer forstyrrelser dersom målrettede reguleringer og tiltak ikke iverksettes.*

*Ungekull av ærfugl og andre arter vil være utsatte ved vannscooterkjøring nær land.* *Mange svaner, gjess og ender er dessuten ute av stand til å fly deler av sommeren pga. myting. Kollisjonsfaren er reell.*

*NOF ønsker et forbud mot bruk av vannscooter fordi kjøretøyet har en særlig negativ påvirkning på naturmangfold og på folks bruk av vår felles natur.* *Den tidligere nasjonale forskriften hadde store svakheter. Lovverket skjermet ikke myteområder for andefugler, eller andre ansamlinger av fugler lenger ut fra land. Flere sjøfuglarter og marine dykkender på nasjonal og global rødliste er blant dem som er sårbare for en slik type forstyrrelser.*

**Innspill fra Hvitsten Vel:**

*Dette innlegget med retningslinjer for bruk av vannscooter på kommunens hjemmesider for bruk er fra 2016 da det enda var nasjonale restriksjoner på bruk av vannscooter. De er som kjent opphevet i vår. Hvis ikke Vestby kommune har vedtatt egne regler på dette nå i vår, så gjelder dessverre de samme reglene for vannscooter som for båter også her.*

*Nå har heldigvis ikke vannscooter, og uvettig bruk av dette vært et problem for Hvitsten så langt, håper heller ikke det blir det. Om det skjer og det blir problematisk bør vi legge press på Vestby kommune for at de skal vedta et eget regelverk, det kommer neppe av seg selv.*

**Innspill fra Norges Motorsportforbund:**

*De positive samfunnsverdiene er dessverre kommet i skyggen av uriktig og usaklig argumentasjon. Vannscooter/aquabike/jetski er en stor idrettsgren internasjonalt, hvor våre norske utøvere hevder seg helt i verdenstoppen.*

*Norges Motorsportforbund (NMF) å komme i dialog for å finne løsninger for ivaretakelse av organisert båtsport og fornuftig og hensynsfull rekreasjonsaktivitet. Det er ønskelig å finne egnede områder hvor båtsport og rekreasjonskjøring kan utøves i regulerte former. Hele eller deler av slike områder kan reguleres som idrettsanlegg.*

*Ved god tilrettelegging for båt- og vannscooteraktivitet vil man kunne forebygge problemer med ulovlig og sjenerende aktiviteter og konflikter med andre interessegrupper.*

*For øvrig vil NMF understreke viktigheten av kommunene gjennomfører grundige og inkluderende saksbehandlings- og høringsprosesser. Den organiserte idretten som vi representerer forventer å få mulighet til å benytte oss av vår rett til å kunne komme til orde blant annet gjennom våre lokale motorsporklubber.*

**Vista Analyse AS**

*Vista analyse AS utførte en evaluering av regelverket for bruk av vannscootere i 2014. Evalueringen viser at motorisert ferdsel som vannscooterkjøring, er en sikkerhetsrisiko for andre brukere av skjærgården, som for eksempel badende og padlende. Analysen konkluderte også med at den opphevede forskriften, med generelle forbudssone langs land, var nødvendig for å skjerme dyre- og fuglelivet. De grunne områdene langs kysten er av stor verdi for et mangfold av fugler og dyr. De vurderte at vannscootere generelt ikke har negativ innvirkning av betydning på akvatiske dyr, men at det kan forekomme negativ innvirkning i verneområder hvor vanndybden er lav. Forbudssonen på 400 meter fra land (500 meter i innsjøer) ansees*

*imidlertid som tilstrekkelig for å motvirke vesentlig negativ innvirkning i grunne farvann. For å skjerme sårbare arter, anses det som viktig å ha en buffer i form av en forbudssone omkring verneområder og andre viktige lokaliteter som er viktige for sårbare arter.*

*Vannscootervirksomhet kan imidlertid ha vesentlige negative innvirkninger på*

*Friluftsopplevelsen til andre grupper. Forbudsbeltet spiller en viktig rolle med hensyn til å minske motsetninger i forhold til andre frilufts brukere i form av støy og målkonflikter. Regelverkets forbudssoner og krav til rolig transportkjøring gjennom forbudssonene skulle imidlertid sikre et forholdsvis lavt konfliktnivå.*

*En vannscooter brukes som oftest til lek, og oppholder seg i et begrenset område over lengre tid. Farten, den høye lyden og de brå retningsforandringene bidrar til langt mer forstyrrelser i et maritimt miljø, enn de fleste båter. Forstyrrelsen er altså vedvarende over lengre tid, både for livet i sjøen, og for mennesker som benytter seg av friluftslivet. De kan holde stor fart, faktisk så mye som over 100 km/t. De kan holde stor fart også på grunt vann, og noen vannscootere kan kjøre korte strekninger på land!*

*De viktigste sentrale reglene som regulerer vannscooterbruk er småbåtloven (lov om fritids- og småbåter), den sentrale forskriften om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø og lokale fartsforskrifter.*

*Småbåtloven regulerer bl.a. kravene til rednings- og flyteutstyr, at navigering skal*

*foregå slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier, og*

*krav til båtførerbevis (for alle født etter 1980). Disse bestemmelsene gjelder også for*

*den som fører vannscooter. De lokale fartsforskriftene er av varierende form og*

*innhold. Vi har sett på et utvalg lokale forskrifter for kommuner langs Oslofjorden og*

*Sørlandet. De aller fleste har en generell fartsbegrensning på 5 knop 50, 100 eller 150*

*meter fra land, noen steder begrenset til sommersesongen. Videre er det mange*

*kommuner som har en fartsbegrensning på 5 knop i havneområder og andre spesielle områder. Det er også noen kommuner som har en fartsbegrensning på 15 knop i noen områder. Kravene til vannscooterbruk er dermed til dels vesentlig strengere enn for andre småbåter. Kravet for vannscootere om at de skal gå kortest mulig vei gjennom 400-metersbeltet (i prinsippet vinkelrett mot land) atskiller seg dessuten fra reglene for småbåter, som kan kjøre hvor som helst gitt at fartsbegrensningene overholdes*

*Vannscooterbrukere er en sammensatt gruppe hvor både idrettsutøvere, rekreasjonskjørere og nyttekjørere er representert.*

*En buffersone på 400 meter i sjø og 500 meter i vassdrag, herunder innsjøer, burde være tilstrekkelig for norske forhold.*

*Forstyrrelser kan utløse fluktrespons eller stressrespons hos for eksempel fugleforeldre, som vil medføre økt fare for predasjon på fugleungene for måker og lignende.*

*Kysten har vannmiljø med gode muligheter for et mangfoldig og rikt friluftsliv. Samtidig bør vi ta vare på fugle- og dyrelivet. Kunnskapen vi har om skadevirkninger av våre aktiviteter på naturen, må tas i bruk. Vannscootere har et særlig negativ påvirkning på naturmangfold og på menneskes bruk av vår felles natur.*

*Rekreasjonskjøring kan vedvare over noe tid da flere personer ofte bytter på å kjøre samme vannscooter, noe som skaper et vedvarende, repetitivt og distinkt lydbilde. Ofte sirkler rundt i et avgrenset område og ofte foretar korte akselerasjoner. Det er ikke registrert kjente eksempler på at fart og bølger fra vannscootervirksomhet har fortrengt annen type friluftsliv.*

*I stortingsmeldingen om friluftsliv er regjeringen tydelig på at bruk av vannscooter kan medføre ulemper for blant annet naturmangfold og friluftsliv. Regjeringen påpeker at nettopp motorisert ferdsel, som vannscooterkjøring, utgjør sikkerhetsrisiko for de som padler, seiler, ror eller bader. Nå er det opp til kommunen å ivareta disse brukerne.*

*I henhold til Norsk Friluftsliv viser det seg at Norge har ett av Europas mest liberale regelverk:*

*I Italia og Tyskland er det en forbudssone på 500 meter fra land der det er strand eller badende. I Frankrike og Danmark gjelder forbudet 300 meter ut fra land. I Spania, Italia, Portugal, Frankrike og Tyskland har man bare lov til å kjøre vannscooter i dagslys, når det er fint vær og god sikt. En rekke av landene stiller også krav til registreringsskilt, egne førerkort og 18-årsgrense. I Norge er det nå ingen slike begrensninger eller krav.*

**Alternativer:**

Dersom Vestby kommune ikke innfører ny forskrift om orden i og bruk av farvann og havner for Vestby kommune vil bruk av vannscooter være omfattet av småbåtloven, som i dag. Forskrift om fartsbegrensninger, Vestby, av 18.07.1995 nr. 671, vil fortsatt være gjeldende.

Flere nærliggende kommuner til Vestby har bestemmelser vedrørende krav om tillatelse til å dykke på enkelte områder, bestemmelser om at luftfartøy 2 kan lande og starte, samt regler om krav ved passeringer. Rådmannen vurderer at det ikke er behov for å regulere dette langs Vestby kommunes kystlinje. Bestemmelsene må likevel stå åpne for ikke å forrykke rekkefølgen jf. mal utarbeidet av Kystverket.

**Vurdering:**

Hovedpunktene som fremkommer i innspillene over er hensynene knyttet til støy, andre rekreasjonsområde-brukergrupper som ønsker ro og stillhet, samt sikkerheten til myke trafikanter til sjøs, med generell vikeplikt for overfor padlende, roende, seilende og svømmende.

Med opphevelsen av den sentrale vannscooterforskriften påhviler det kommunene et stort ansvar å bevare vann, vassdrag og sjø som den viktige rekreasjonsarena for både mennesker og for fugle- og dyreliv. Vi har et ansvar for å hindre at sjøens myke trafikanter fortrenges og at rekreasjonsverdien for turgåere, hyttefolk, turister og alle som oppholder seg ved kysten vår, på innsjøer og ved vassdrag, ikke reduseres. Videre har kommunen et stort ansvar for å ivareta sårbar natur, fugle- og dyreliv.

Rådmannen vurderer at hensynet til naturmiljø og friluftsliv settes først. Derfor foreslås det i vedlagte forskrift å begrense bruk av vannscooter i områdene nær land. Rådmannen vurderer at innføring av regler om vernesoner sammen med fartsreguleringer vil bidra til å verne fugle- og dyrelivet, samt ivareta allemannsretten til friluftsliv og rekreasjon ved og langs sjøen.

Rådmannen anbefaler at forslag til lokal forskrift, datert 28.05.2018, Forskrift om orden i havner og bruk av farvann for Vestby kommune, jf. havne- og farvannsloven § 14 første ledd og § 42 første ledd, legges ut på høring/offentlig ettersyn i henhold til forvaltningsloven § 37, med høringsfrist på seks uker.

Forslag til forskrift følger vedlagt.

**Vedlegg til saken:**