

Oslo, 15.8.2026

Nærings- og fiskeridepartementet

Etterkontroll av havne- og farvannsloven – innspill

Vi viser til Nærings- og fiskeridepartementets (NFD) invitasjon, datert 18.4.2026, til å komme med innspill til etterkontroll av havne- og farvannsloven, (deres ref. 26/2423).

Norsk Friluftsliv representerer de 19 store frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge, med til sammen over en million medlemskap og nær 5000 lokale lag og foreninger.

Norsk Friluftsliv skal blant annet ivareta allemannsretten, fremme det enkle og naturvennlige friluftslivet og sikre friluftslivets naturgrunnlag. Som en del av dette arbeidet jobber vi for å styrke hensynet til natur og friluftsliv i politikk, planer og lovverk.

Innledning

Norsk Friluftsliv, sammen med flere andre organisasjoner, uttalte oss til forslaget til ny havne- og farvannslov i 2018 (NOU 2018:4). I [høringsuttalelsen](#), som er datert 22.6.2018, tok vi opp flere ting som vi mente var av særlig interesse eller betydning for natur og friluftsliv.

I 2020 hadde vi, sammen med en rekke andre organisasjoner, [innspill til en arbeidsgruppe](#), nedsatt av Samferdselsdepartementet, og en [høringsuttalelse](#) til Samferdselsdepartementets forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs. I innspillet og høringsuttalelsen kom vi med mange av de samme synspunktene, når det gjelder fartsbegrensninger, som i 2018.

I dette innspillet vil vi trekke fram to ting fra vår høringsuttalelse fra 2018, som vi mener loven fra 2019 ikke svarer tilstrekkelig på: (1) formålet med loven og (2) regulering av fart.

Resultatene i en helt fersk Ipsos-undersøkelse, gjort for Norsk Friluftsliv, mener vi underbygger våre synspunkter og behovet for å gjøre endringer:

- 1 av 4 har følt seg utrygge når de har drevet med friluftsliv på grunn av båter eller vannscootere i høy fart.
- 6 av 10 sier at høy fart fra båter eller vannscootere ofte eller av og til har begrenset muligheten til å drive friluftsliv om sommeren.
- Nesten 8 av 10 mener det bør være nasjonale regler for fart på sjøen.

- 7 av 10 mener hensynet til friluftsliv bør tillegges større vekt når fartsgrenser på sjøen fastsettes.
- Nesten 3 av 4 mener det bør være mer kontroll med farten på sjøen.
- 1 av 4 mener båtførere og vannscooterførere tar for lite hensyn til dem som driver med friluftsliv på sjøen.

Innspill til evalueringen

(1) Formålet med loven

Det antas å være over en million fritidsbåter og nærmere 200.000 kanoer og kajaker. Fritidsbruken av sjøen i forbindelse med ferie og fritid er derfor langt større enn nytte trafikk. I tillegg er det viktige miljøverdier som må ivaretas. Vi mener nå, som i 2018, at lovens formål må gjenspeile dette. Vi mener derfor følgende tillegg må inn i lovens § 1:

«Loven skal også fremme sikkerhet og trivsel for brukere av fritidsfartøyer og andre brukere av havn og farvann, samt sikre hensynet til miljøverdiene langs kysten.»

(2) Regulering av fart

Med det store antallet fritidsbåter, kajaker og kanoer, jf. punktet over, har trafikkbildet på sjøen blitt betydelig mer komplisert enn tidligere, både for båtførere og myke trafikanter, som padlere, roere og seilere. I tillegg har vi fått et stadig økende antall svært raske og manøvrerbare vannscootere, som kompliserer dette ytterligere. Kravene til de som ferdes på sjøen i dag er derfor betydelig endret sammenlignet med noen få tiår tilbake. Denne utviklingen øker også presset på naturmangfoldet og er blant annet en medvirkende årsak til den store tilbakegangen vi ser for en rekke sjøfuglarter langs deler av kysten.

Derfor er det i dag en tydelig konflikt mellom myke brukere som padlere, roere, seilere og badere, og fritidsfartøyer med høy fart. Dette er en svært asymmetrisk konflikt, der konflikten oppleves mye sterkere for myke brukere i forhold til brukere av raske fritidsfartøyer. Denne konflikten ble ytterligere forsterket etter at den nasjonale forskriften, som regulerte vannscootere, ble opphevet. Dette fordi det både blir flere svært hurtiggående fartøyer på sjøen og at vannscooterne er svært manøvrerbare, lite forutsigbare og kan gå nærmere land. Dette gjør at padlere og andre myke trafikanter på sjøen blir fortrengt, både i tid og rom, enten på grunn av støy eller utrygghet.

Det samme gjelder for de mest sårbare dyre- og fugleartene. Sjøtrafikkens påvirkning på sjøpattedyr og fugler er godt dokumentert i en rekke undersøkelser. Særlig høy fart og kjøremønstre er utslagsgivende for hvor stor skade motorisert ferdsel gjør på fugler og marine pattedyr. Andefugler, som ærfugler, er blant dem som ofte har ungene sine på sjøen

nært land. Regler om fartsbruk nærme land er derfor svært viktig. Om sommeren gjennomgår dessuten andefugler og andre typer vannfugl en omfattende felling av svingfjær på vingene som gjør dem helt eller delvis ute av stand til å fly, og dermed ekstra sårbare. Dette foregår både i skjærgården og i fjord- og havstrøk et stykke fra land.

I kontrast til dette, stammer dagens frie ferdsel med få reguleringer på sjøen fra en tid da de færreste hadde båt, og de som hadde båt enten rodde, seilte eller i beste fall hadde en saktegående motorbåt. Den gangen var ikke fri fart og få reguleringer noe problem. I dag er situasjonen en helt annen, og uten at det gjøres noe med dette, vil bruker- og naturkonfliktene, samt faren for ulykker på sjøen bare øke.

Vi mener derfor det må innføres en generell sone på 100 meter langs land med maks fart på 5 knop for alle fartøyer. I områder med tett trafikk og stor aktivitet, slik som langs Skagerakkysten, bør denne sonen kunne utvides til 200 meter. I øvrige sjøområder, herunder farleder, bør det være maks fart på 25 knop.

Hvis det er ønske eller behov for områder der det er mulig å kjøre fortere enn 25 knop, for eksempler med vannscooter, mener vi slike områder må settes av spesielt i den enkelte kommune ved bruk av plan- og bygningsloven.

I § 7. *Regulering av ferdsel* kan departementet ved enkeltvedtak eller forskrift om fartsbegrensning og i § 8 *Regulering av ferdsel med fritidsfartøy* kan kommunen ved forskrift regulere ferdsel med fritidsfartøy, herunder andre fartsgrenser enn de som er satt etter § 7. Norsk Friluftsliv mener det er viktige bestemmelser. Mange kommuner har innført fartebegrensinger for fritidsbåter, men vi mener dette ikke er gå langt nok for å fremme sikkerhet og trivsel på sjøen for alle. Vi mener derfor det må stå direkte i havne- og farvannsloven at:

I en sone på 100 meter langs land, inkludert rundt øyer, holmer og skjær, er øvre fartsgrense 5 knop, hvis ikke annet er bestemt gjennom enkeltvedtak eller forskrift. I øvrig sjøarealer, herunder farleder, er øvre fartsgrense 25 knop hvis ikke annet er bestemt gjennom enkeltvedtak eller forskrift.

Innføring av en generell sone på 100 meter langs land med 5 knop, er i tråd med anbefalingene fra arbeidsgruppen, som ble nedsatt av Samferdselsdepartement.

Dette fordi en sone på 100 meter langs land vil:

- redusere risikoen for ulykker på grunn av høy fart, både for sammenstøt med land og med andre trafikanter,

- redusere konflikten mellom harde og myke trafikanter, herunder badende. Dette fordi bølgehøyde reduseres med 55 % og bølgeenergien med 75 % etter 50 meter,
- redusere konflikten med naturmangfoldet, og
- forenkle regelverket ved at det er en lik regel for hele landet.

Maks 5 knop er riktig i denne sonen, fordi:

- bølgehøyde tre-dobles og bølgeenergien ti-dobles når hastighetene økes fra 5 til 7,5 knop,
- bølgene oppleves som plagsomme når hastigheten er mellom 5 og 10 knop,
- hastigheter på 7,5 og 10 knop oppleves truende og skremmende, og
- 5 knop oppleves ikke problematisk.

I tillegg mener vi, av hensyn til natur- og friluftslivsinteressene, at loven må gi mulighet for å legge ned forbud mot visse fartøyer, for eksempel vannscootere, i visse områder eller at de skal bruke bestemte farleder.

Vennlig hilsen
Norsk Friluftsliv



Siri Meland
fungerende generalsekretær



Hans Erik Lerkelund
fagsjef naturforvaltning