



Skriftlig høringsinnspill fra Norges Luftsportforbund

Høring: Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

Innspillsdato: 30.04.2026

Følg anbefalingen til lovutvalget: Inkluder sjøfly i motorferdsel på åpent vann (§ 18)

Innspillet gjelder lovforslagets § 18 om motorferdsel på åpent vann. Regjeringen foreslår her at sjøfly skal ha en særskilt streng regulering med at "[s]tart og landing med luftfartøy er likevel ikke tillatt". Norges Luftsportforbund (NLF) mener denne begrensningen bør fjernes, basert på følgende argumenter:

1. Regjeringen går på tvers av lovutvalgets anbefaling. Utvalgets åtte medlemmer var enstemmige i forslaget om å regulere sjøfly likt som annen motorferdsel (se NOU punkt 26.4.4 Start og landing på vassdrag). Regjeringen valgte likevel å gå på tvers av utvalgets anbefaling, og peker på hypotetiske problemstillinger som for eksempel faren for ukontrollert vekst på grunn av teknologiutvikling og at det er krevende å håndheve luftfartsloven.

2. Sjøflyaktiviteten på innsjøer er allerede begrenset gjennom luftfartsloven. Som eneste motorfartøy er aktivitetsnivået til sjøfly regulert. Såkalte «naturlige landingsplasser» (typisk innsjøer) kan maksimalt benyttes for 6 landinger og 6 avganger per uke. Dette følger av forskrift om konsesjon for landingsplasser som gjennomfører luftfartslovens konsesjonsregler om landingsplasser der trafikken har begrenset omfang. Skal det være mer aktivitet enn dette krever regelverket flyplasskonsesjon. Dette gjør at aktivitetsnivået til sjøfly uansett er begrenset.

3. De mest sårbare områdene er uansett stengt for sjøfly. På innsjøer i nasjonalparker og verneområder er det forbudt å starte og lande med luftfartøy. Så godt som alle disse ble opprettet etter at dagens strenge regulering av sjøfly i motorferdselloven ble innført i 1978. At det ble innført et generelt forbud den gangen, må ses i sammenheng med at det den gangen var «fritt frem» både i Jotunheimen og på Hardangervidda – som ikke er tilfelle i dag.

4. Grunneierinteresser er allerede ivaretatt i vannressursloven. Etter vannressursloven kan grunneiere «forby motorisert ferdse» i vassdrag. Ifølge lovforarbeidene gjelder dette både «i forhold til både motorfartøy og luftfartøy». Dette viser for det første at grunneierinteresser er ivaretatt. For det andre underbygger det et prinsipp om likebehandling av sjøfly og motorbåter som også bør reflekteres i motorferdselloven.

5. Ekstremt mye strengere enn i Sverige og Finland. I våre naboland er sjøfly likestilt med andre motorfartøy når det kommer til ferdse på åpent vann. Reglene er ikke omstridt. Forbud mot ferdse i

sårbare områder ivaretas gjennom opprettelse av verneområder og nasjonalparker. Hvorfor skal det være annerledes i Norge?

6. Sjøfly og båt bør likestilles, slik som i havne- og farvannsloven. Sjøfly er den eneste type fartøy som regjeringen foreslår at forbys på innsjøer og vassdrag. Dette står i kontrast til hvordan båt og sjøfly er regulert i den nye havne- og farvannsloven, der sjøfly har rett til ferdsel og tilgang på havner og fjorder på linje med andre fartøy.

7. Sjøflyaktiviteten i Norge er sårbar og forsvinnende liten. Samferdselsdepartementets småflystrategi fra 2017 slår fast at sjøflymiljøet i Norge «er svært sårbart for ytterligere reduksjon i tallet på sjøflyplasser». Antall fly med flottørunderstell er mellom 20 og 30 på landsbasis, sammenliknet med over én million fritidsbåter.

8. Sjøfly har flere særegne miljømessige fordeler. Støyen til omgivelsene er svært kortvarig, og er kun i avgangsfasen. Få sekunder etter avgang er et sjøfly bortenfor hørbar radius. Sammenliknet med båter opererer sjøflyene uten propeller og lokale utslipp til vannmassene. Flottørene er heller ikke like dyptgående, som regel kun 30-40 centimeter.

9. Regjeringens lovforslag vil føre til økt byråkrati. I alt er det i dag over 50 kommuner som har vedtatt en lokal forskrift som tillater start og landing med sjøfly på innsjøer, og tallet har vært stigende med tiden. Den nye loven stiller krav om arealregulering med tilhørende konsekvensutredning for å åpne opp for sjøfly. Dette vil medføre økt byråkrati og bryte med prinsippet om at den nye loven ikke skal vanskeliggjøre allerede etablerte ordninger.

10. Kommunene bevarer samme myndighet og kan velge å forby aktiviteten. Med den nye loven vil kommunen ha adgang til å forby motorferdsel på innsjøer der det i utgangspunktet er tillatt. Å la luftfartøy/sjøfly omfattes av regelen om ferdsel på innsjøer vil derfor ikke fjerne den lokale reguleringsmuligheten.

Avslutningsvis vil NLF gi et innspill til § 23 om landingsplasser. Denne bestemmelsen vil gi et unntak fra det generelle forbudet mot motorferdsel, ved å tillate start og landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. For flyging med ski-understell på snødekte flater vinterstid, representerer dette forslaget til bestemmelse en kraftig skjerpelse. NLF mener at det ikke bør stilles krav om arealplan, men at det heller bør åpnes for mer smidige løsninger, som for eksempel tillatelse gjennom kommunale enkeltvedtak eller forskrifter. Spesielt gjelder dette når det er snakk om enkeltstående arrangement på områder som svært sjelden har denne type aktivitet. At området der aktiviteten skjer skal være regulert i en arealplan bør først være et krav dersom aktiviteten skal ha en permanent karakter.

NLF er en paraplyorganisasjon for luftsport i Norge, som organiserer ulike aktiviteter som seilflyging og motorflyging. NLF er tilsluttet Norges idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité og det internasjonale luftsportsforbundet Fédération aéronautique internationale. Forbundet organiserer alt

fra lokale flyklubber til nasjonale konkurranser, og legger til rette for opplæring og senere rekruttering til sivil og militær luftfart. Forbundet teller omtrent 18.000 medlemskap over hele landet og har røtter tilbake til 1909.

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 Oslo
Sentralbord: 23 31 30 50

Ansvarlig redaktør: Mona Mortensen Krane
Nettredaktør: Lars Henie Barstad