



Luftfartstilsynet

Sendt på e-post til postmottak@caa.no

Landssammenslutninga av Norske Vindkraftkommuner

Deres ref: 23/03156

Vår ref: 139146-3350

Oslo, 3. oktober 2023

HØRINGSSVAR – ENDRINGER I FORSKRIFT 15. JULI 2014 NR. 980 (luftfartshinderforskriften)

1 Innledning

Det vises til informasjonsbrev fra Luftfartstilsynet datert 7. juli 2023 med forslag til endringer i luftfartshinderforskriften. Endringsforslagene er nærmere beskrevet i Luftfartstilsynets høringsnotat datert 6. juli 2023. Høringsfristen er 9. oktober 2023. På vegne av Landssammenslutninga av Norske Vindkraftkommuner (LNVK) inngis nedenstående høringssvar.

LNVK er et nasjonalt kommunenettverk med 38 vindkraftkommuner som medlemmer. LNVKs formål er å ivareta berørte kommuner og lokalsamfunns interesser i vindkraftsaker. LNVK skal blant annet engasjere seg innen utviklingen av nasjonale regel- og rammeverk for vindkraft slik at man oppnår lokal innflytelse og lokal verdiskaping og derved sikrer at den verdiskaping som kommer fra utnyttelse av vind skal komme regionene og lokalsamfunnet til gode.

Det fremgår av høringsnotatet at enkelte av de foreslåtte forskriftsendringene gjelder vindkraftanlegg, og blant annet bygger på ønsket om å motvirke unødige lysforurensning.

LNVK viser til at lysforurensning fra vindkraftanlegg er et problem som de senere år har fått økt oppmerksomhet og anerkjennelse. I Stortingsmelding 28 (2019-20120) «*Vindkraft på land*» ble følgende påpekt (side 72):

«Lysmerking av vindturbiner kan medføre lysforurensning i mørket, særlig i områder som ellers er lite preget av kunstig lys. Lysene kan bidra til at vindkraftverk blir visuelt dominerende over langt større avstander enn det som er tilfelle i dagslys.»

LNVK gir i det følgende uttalelse til de endringsforslagene som gjelder vindkraftanlegg og som dermed berører LNVKs interesser – i hovedsak forslaget om ny § 7 a om behovsstyrt tenning av hinderlys, § 8 andre ledd om at punktobjekter, herunder vindturbiner, skal merkes med to magedeltekter med reflekterende maling på mellomliggende nivå, § 10 om merking av vindturbiner og vindkraftverk, samt

139146-3350/2023-10-03 Høringssvar LNVK

endringene i reglene om hinderlys på mellomliggende nivå (§§ 16 og 17). LNVK har ingen synspunkter på de øvrige endringsforslagene, som følgelig ikke kommenteres i dette høringssvaret.

2 Forslag om ny § 7 a (om behovsstyrt tenning)

Det følger av luftfartshinderforskriftens § 10 første ledd – slik den lyder i dag – at vindturbiner skal merkes med to hinderlys på toppen av nacellen, eventuelt at det er gjennomført perimetermerking i vindkraftanlegg etter § 10 andre ledd.

Det er nå foreslått at vindturbiner (og andre luftfartshindre) skal kunne utstyres med behovsstyrt tenning for å redusere lysforurensningen fra slike lys, jf. forslaget § 7 a.

LNVK stiller seg generelt sett positiv til at Luftfartstilsynet søker å motvirke lysforurensning fra vindkraftanlegg, og stiller seg bak følgende utsagn i høringsnotatet side 3:

«Kravene til lysmerking av installasjoner for fornybar energi og andre luftfartshindre kan likevel gi en økt belastning for resten av samfunnet i form av opplevd lysforurensning. I de perioder hvor luftfartøy ikke er i nærheten av det aktuelle luftfartshinderet, kan derfor lysene på luftfartshinderet fremstå som en unødig lysforurensning som samfunnet bør skjermes for.»

Det er LNVKs medlemskommuner, og innbyggerne i disse, som i første rekke opplever – og rammes av – lysforurensning fra vindkraftanlegg.

Den foreslåtte § 7 a om behovsstyrt tenning av hinderlys vil etter LNVKs oppfatning være et relevant tiltak for å motvirke lysforurensning. LNVK stiller seg derfor positiv til dette forslaget.

LNVK reiser imidlertid spørsmål ved om endringen går langt nok i retning av å motvirke lysforurensning: Den nye § 7 a er utformet som en kompetanseregulering som gir Luftfartstilsynet hjemmel til å godkjenne behovsstyrt tenning dersom det søkes om dette, og det er i høringsnotatet pekt på at bestemmelsen kun får konsekvenser for de «hindereiere som velger å søke om slik godkjenning».

Etter forslaget vil det være hindereier selv som vil måtte bære ansvaret for installering og drift av slike systemer, og som må dekke kostnadene ved dette. Det er i forbindelse med høringen angitt estimater for disse kostnadene. Etter LNVKs syn må det antas at det i praksis kan være en del hindereiere som *ikke* vil ønske å påta seg dette for å motvirke lysforurensning som først og fremst rammer lokalsamfunnet og ikke hindereier selv.

Det må antas at et mer effektivt virkemiddel for å motvirke unødig lysforurensning fra vindturbiner vil være å gi hjemmel for å pålegge hindereier å etablere slike systemer, eventuelt at det etableres incentivordninger e.l. som bidrar til at eieren inngir en slik søknad.

Det fremgår ikke uttrykkelig av høringsnotatet om slike alternativer er vurdert, eller om Luftfartstilsynet har lagt til grunn at slike alternativer faller utenfor luftfartshinderforskriftens forskriftshjemler eller dens naturlige formål og virkeområde.

LNVK bemerker ellers at den foreslåtte § 7 a reiser spørsmål ved om NVE i forbindelse med behandlingen av konsesjonssøknader – ut fra sin målsetning om å redusere lysforurensning – bør vurdere å stille vilkår om behovsstyrt tenning. Etter LNVKs syn vil dette i så fall bidra vesentlig til at

bestemmelsen får reell betydning i nye utbygninger/konsesjonsfornyelser. For eksisterende vindkraftanlegg vil imidlertid problemet stadig være at man er prisgitt at eieren ønsker å inngi søknad om behovsstyrt tenning.

Den foreslåtte § 7 a gir ingen bestemmelser om saksbehandlingen av søknader om behovsstyrt tenning. LNVK antar at de sikkerhetsmessige aspektene vil stå sentralt i Luftfartstilsynets søknadsbehandling, men at også de konkrete, lokale lyspåvirkningene og graden av lysforurensning må vurderes grundig og tillegges vekt. **LNVK forutsetter at vertskommunen – som har innsikt i de lokale forholdene – rutinemessig inviteres til å uttale seg i den enkelte søknadssaken før vedtak fattes.** LNVK antar at det ikke er nødvendig å angi dette uttrykkelig i forskriften.

3 Endring av §§ 8 og 10

Enkelte av de andre forslagene berører også vindkraftanlegg.

Det er for det første foreslått å fjerne teksten som unntar vindturbiner fra krav om hinderlys i § 8, uten at dette fremstår som noen realitetsendring. Samtidig er det foreslått å innta i § 8 plikt til merking med to magebelter med reflekterende maling for bl.a. vindkraftturbiner. Det er opplyst at dette er foreslått på bakgrunn av ICAO-bestemmelser. Reflekterende magebelter kan naturlig nok øke lysforurensningen. LNVK savner derfor en nærmere redegjørelse for forslaget innvirkning på lokalmiljøet. Det er heller ikke definert nærmere hva som menes med «reflekterende maling», «magebelter» eller «mellomliggende nivå». Det er derfor også vanskelig å ha noe formening om omfanget av forslaget. **Denne forskriftsendringen bør derfor etter LNVKs syn utredes nærmere.**

For det andre er det foreslått endringer i § 10 om vindturbiner. Etter det LNVK ser, består realitetsendringene i at det fastsettes nærmere avstandskrav for vindturbiner med mellomintensitetslys/høyintensitetslys. **LNVK har ingen merknader til disse endringsforslagene.**

4 Endring av § 16 tredje ledd og § 17 første til femte ledd om hinderlys på mellomliggende nivå

Det følger av § 16 tredje ledd i den någjeldende forskriften at punktobjekter med høyde 100 meter eller mer skal ha hinderlys på mellomliggende nivåer i tillegg til merking på toppen. Dette kravet gjelder imidlertid per i dag ikke for vindturbiner da det i § 16 tredje ledd er gjort uttrykkelig unntak for vindturbiner, som således kun er pålagt hinderlys på toppen av nacellene jf. § 10 første ledd. Det er også slått fast uttrykkelig i § 17 fjerde og femte ledd at vindturbiner er unntatt kravet om lysmerking på mellomliggende nivåer.

I forslaget til ny luftartshinderforskrift er det nå foreslått å la også vindturbiner være omfattet av dette kravet, slik at vindkraftturbiner heretter skal ha lavintensitets hinderlys på mellomliggende nivåer. Vi viser til de foreslåtte endringene av § 16 tredje ledd og § 17 første til femte ledd.

LNVK registrerer at forslaget bare gjelder vindturbiner med høyde på 100 meter eller mer. Siden høyden måles opp til spissen på rotorblad i høyeste posisjon, jf. § 3 bokstav f, vil det imidlertid være relativt få vindturbiner som er lave nok til å være unntatt kravet om hinderlys på mellomliggende nivå.

Selv om lysene på de mellomliggende nivåene etter forslaget kun skal være med *lav intensitet*, vil det lede til en økning av belysningen i vindkraftområder, og dermed også en økning av lysforurensningen

som man ønsker å motvirke – og som er hele bakgrunnen for den foreslåtte § 7 a. Vindkraft er ofte bygget ut i naturområder hvor lysforurensning kan virke særlig skjemmende, og hvor lysene sees over lange avstander.

Etter LNVKs syn er det problematisk med endringer som vil øke lyspunktene i vindkraftanlegg. Forslaget om dette står i konflikt med det uttalte ønsket i høringsnotatet om å redusere unødig lysforurensning.

LNVK etterlyser derfor en nærmere begrunnelse for dette forslaget. Slik forslaget står nå, er det tilsynelatende i strid med målet om å redusere lysforurensning. ***LNVK kan derfor ikke stille seg bak forslaget.***

LNVK bemerker avslutningsvis at forslagens § 10 første ledd andre punktum om at «hver merkepliktig vindturbin skal ha to hinderlys, plassert på toppen av nacellen, jamfør § 16 og § 17» virker noe misvisende dersom det i tillegg skal gjelde krav om hinderlys på mellomliggende nivåer ved vindturbiner med høyde 100 meter eller mer. LNVK anbefaler at man vurderer om dette lovteknisk sett kan komme tydeligere frem enn ved henvisningen «jamfør § 16 og § 17».

Med vennlig hilsen

Landssammenslutninga av Norske Vindkraftkommuner