

Skien kommune

E-post: post@skien.kommune.no

Kopi: Luftfartstilsynet, NVE og Grenland Luftsportssenter AS

Kommentarer til påstander om Solum solkraftverk

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til planene om å etablere Solum solkraftverk i nærheten av Skien flyplass, Geiteryggen. NLF viser videre til forbundets og Luftfartstilsynets høringssvar til NVEs konsesjonsprosess. NLF er Norges ledende organisasjon for allmennflyging og luftsport med om lag 20 000 medlemskap, og forbundet har som prioritert oppgave å sikre tilgang til flyplasser og luftrom.

For NLF er det vesentlig at ikke bare NVEs konsesjonsprosess, men også *kommunens* prosess og politiske beslutninger bygger på et mest mulig presist beslutningsgrunnlag. NLF er kjent med e-post fra Hydro Rein til Skien kommune v/ordfører Marius Roheim Aarvold torsdag 13. november 2025 klokka 22:23. I e-posten kommenterer Hydro Rein flysikkerhetsmessige aspekter ved tiltaket.

NLF vil innledningsvis understreke at det er gledelig at Hydro Rein uttaler at «[h]ensynet til sikkerhet kommer først», og at «vi skal være trygge på at alle forhold er vurdert før bygging». Det er også gledelig at målet er «sameksistens mellom kraftproduksjon og flyvirkksomhet». Dessuten er det positivt at Hydro Rein «imøtekommer [...] ønsket om en inn- og utflygningsvinkel på 2,5 prosent», skjønt det strengt tatt ikke er tale om et *ønske*, men en vinkel som er fastsatt ved opprinnelig teknisk-operativ godkjenning av plassen. Profilen gjør det mulig å oppfylle operative flysikkerhetsmessige krav, herunder i forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg VI og VII (del-NCC og del-NCO) punktene NCC.OP.100 og NCO.OP.110, og ivaretar både eksisterende trafikk og framtidige beredskapsbehov.

Siden hensynet til sikkerhet kommer først, er det imidlertid nødvendig å peke på at kommentarene fra Hydro Rein for øvrig ikke er dekkende. Vi ser derfor behov for imøtegåelse på flere punkter:

1. Hydro Rein anfører at «Luftfartstilsynet vurderer om et tiltak kan påvirke flysikkerheten, og fastsetter eventuelle krav før godkjenning». NLF kan *ikke* se at dette er korrekt. Luftfartstilsynet *har* allerede godkjent flyplassen og har neppe hjemmelsgrunnlag til å godkjenne solcelleanlegg i nærheten av landingsplasser. NVE kan derimot sette vilkår i konsesjonen knyttet til flysikkerhet, men på bakgrunn av veilederen for søknad om konsesjon publisert av NVE, kan det synes som om NVE har begrenset erfaring med utfordringer i skjæringspunktet mellom solcelleanlegg og flyplasser. Dette stiller desto større krav til at *tiltakshaver* dokumenterer at lokalisering og tekniske løsninger ikke får negative flysikkerhetsmessige konsekvenser.

Videre har kommunen et selvstendig ansvar etter plan- og bygningsloven, herunder skal planer «fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv», jf. § 3-1 første ledd bokstav h, jf. § 3-2 første ledd. Videre skal som kjent planmyndigheten «påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse», jf. plan- og bygningsloven § 4-3.

Slik NLF vurderer det, er det med andre ord *NVE* og *kommunen* som har ansvaret for behørig forhåndskontroll med at solcelleanlegget kan etableres der det er foreslått på en trygg måte. En annen sak er at Luftfartstilsynet kan treffe tiltak om etterhåndskontroll i relasjon til Skien flyplass som tilsynsobjekt. Dette kan eksempelvis skje i forbindelse med rutinemessige tilsynsbesøk for oppfølging av gjeldende konsesjon og teknisk-operativ godkjenning. Luftfartstilsynet vil også ha en rolle i vurdering av fornyet konsesjon, fornyet teknisk-operativ godkjenning eller dersom flyplassen oppgraderer til EASA-sertifikat.

Et betydelig problem i dette sakskomplekset er risikoen for at eventuelle mangler ved tiltakshavers konsekvensanalyser eller ved NVEs og/eller kommunens beslutninger, for så vidt gjelder flysikkerhetsmessige konsekvenser, først vil bli avdekket i *etterkant* av at nevnte myndigheters vedtak er truffet – og *etter* at et solcellekraftverk eventuelt er etablert. Det er svært viktig å hindre at flyplassen og dens brukere må bære risikoen for slike eventuelle mangler.

2. Hydro Rein anfører at solpaneler «reflekterer normalt svært lite lys». Det anføres videre at «[d]ersom anlegget bygges med øst–vest-orienterte paneler, vil de heller ikke vende mot innflygning». Videre hevdes det at «Luftfartstilsynet vurderer konsekvensene i detalj». NLF kan ikke kommentere påstandene om refleksjonsvinkler, men bemerker at anlegget er beskrevet på en måte i konsesjonssøknaden som indikerer at panelene roteres etter solens stilling på himmelen. Nettopp derfor forutsetter forsvarlig saksutredning at det foretas en gjenskinns- og blendingsanalyse.

Når Hydro Rein anfører at «Luftfartstilsynet vurderer konsekvensene i detalj», kan NLF ikke se at dette verken er presist eller riktig. NLF anbefaler at kommunen kontakter Luftfartstilsynet ved Asgeir Fløgum Vågan for en mer dekkende beskrivelse av Luftfartstilsynets rolle i en prosess som den foreliggende. NLF viser videre til anførselene ovenfor.

3. Hydro Rein anfører at «[i]nvertere kan skape noe elektromagnetisk interferens, men dette er på nivå med signaler fra vanlig infrastruktur som mobilmaster, strømmett, industri og trådløs kommunikasjon». Dette framstår misvisende. NLF viser til Luftfartstilsynets høringsbrev av 21. november 2025:

«Fra svenske myndigheter har Luftfartstilsynet fått opplyst at anlegg der en ikke har noen form for skjerming, må ligge minst 3000 meter unna flyplassen «för att skydda COM-anläggningar». For totalt skjermede anlegg som etter målinger har vist seg å være uten forstyrrelser, tillates i Sverige plassert inntil 400 meter fra flyplassen.

All trafikk til Geiteryggen flyplass må bruke kommunikasjonsradio, jfr. forskrift 4. april 2023 nr. 482 om opprettelse av radiopåbudssone «Geiteryggen RMZ» ved Skien flyplass, Geiteryggen. Det er dermed avgjørende at flyradio ikke forstyrres ved flyplassen. En normal landingsrunde vil etter normal prosedyre kreve radiooppkall på medvindslegg, baseinnlegg og på finalen for landing. Alle disse posisjonene kan være under 400 meter fra det foreslåtte solkraftverket. Mens en aeronautisk bakkestasjon (COM-anläggning) typisk har 20-50 Watt effekt er en typisk tilsvarende radiosender i et småfly på 10 Watt. I Geiteryggen RMZ (Radio Mandatory Zone) er det for tiden ingen bakkestasjon, men de flybårne stasjonene sender posisjonsrapporter til hverandre. Disse svakere stasjonene vil formodentlig lettere forstyrres enn en sterkere stasjon. Samtidig vil det være sikkerhetskritisk at all annen trafikk får med seg posisjonsrapportene fra fartøy på de tre nevnte posisjonene. Et eventuelt solkraftverk bør derfor totalskjermes.»

I samme punkt anfører Hydro Rein at «Luftfartstilsynet vurderer også dette». Det er heller ikke dekkende. Igjen viser NLF til Luftfartstilsynets høringsbrev av 21. november 2025:

«Etter Luftfartstilsynets oppfatning er de flysikkerhetsmessige konsekvensene ved planene om etablering av Solum solkraftverk ved Geiteryggen flyplass mangelfullt utredet. Avinor AS er restriktive når det gjelder nærheten av solcelleanlegg / solparker ved sine flyplasser.

Høringsdokumentene gir i liten grad noe nærmere kartlegging av mulige negative konsekvenser for luftfarten. Anlegget blir liggende i inn- og utflygingssektoren til rullebanen og kan påvirke inn- og utgående lufttrafikk fra flyplassen, samt at kommunikasjons-, navigasjons-, radar- og overvåkningssystemer kan bli påvirket. I tillegg har man learning/gjenskinns-problematikk for piloter i luftfartøy, samt problematikk i forhold til faren for birdstrike, jf momentene ovenfor.

Luftfartstilsynet anbefaler at det gjøres ytterligere utredning av flysikkerhetsmessige konsekvenser før man går videre med planene om å gi konsesjon for etablering av Solum solkraftverk ved Geiteryggen flyplass.»

Det er med andre ord *ikke* Luftfartstilsynet som må vurdere dette – det er tiltakshaver som må utrede spørsmålene på en forsvarlig måte, slik at NVE kan treffe konsesjonsvedtak med hjemmel i energiloven § 2-4 og slik at kommunen kan treffe nødvendige vedtak etter plan- og bygningsloven.

4. Endelig anfører Hydro Rein at de bygger på internasjonale erfaringer. NLF bestrider ikke at det kan være mulig å bygge solkraftverk i nærheten av rullebaner. Slike kraftverk må imidlertid være plassert, utformet, montert og vedlikeholdt på en måte som ikke setter flysikkerheten i fare. Med foreliggende informasjon slutter NLF seg til Luftfartstilsynets syn om at saken er utilstrekkelig belyst fra tiltakshavers side. Dette må nødvendigvis få betydning for både NVEs og kommunens vedtak i sakens anledning.

Vi håper innspillet er av nytte og står selvsagt til rådighet ved spørsmål.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



Jostein Tangen
Konst. generalsekretær

Torkell Sætervadet (sign.)
Rådgiver

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF). Forbundet organiserer syv luftsportsgrener: Fallskjermhopping, hang- og paragliding, seilflyging, motorflyging, modellflyging, mikroflying og flyging med varmluftballonger. De 250 tilsluttede klubbene har til sammen 20 000 medlemskap. NLFs administrasjon har i dag 13 ansatte med kontor i Oslo sentrum og på Rikssenteret for seilflyging i Elverum. For mer informasjon, se vår hjemmeside nlf.no.