



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 25/00659-5
Saksbehandler Jan Hornung

Kitemill. Søknad om midlertidig dispensasjon for demonstrasjonsanlegg for vindkraftteknologi 31/67, Lista fly og næringspark

Saksgang	Møtedato	Saknr
Utvalg for teknisk	17.06.2025	61/25

Utvalg for teknisk har behandlet saken i møte 17.06.2025 sak 61/25

Møtebehandling

Enhetsleder Jan Hornung orienterte innledningsvis.

Votering

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

Utvalg for teknisk sitt vedtak

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 7 gis dispensasjon fra arealformålet flyplass i kommunedelplan for Lista fly- og næringspark med sikte på etablering av demonstrasjonsanlegg for vindkraftteknologi. Søknaden godkjennes på følgende vilkår:

- Testperioden skal bidra til å øke kunnskapsgrunnlaget for teknologiens påvirkning og konsekvenser for fugl. Det skal før iverksetting av testing fremlegges en plan for hvordan kunnskapsnivå kan økes for godkjenning i kommunen. Planen skal forelegges Statsforvalteren i Agder for innspill før godkjenning.
- Ved testing skal det foreligge et forsvarlig sikkerhetsnivå i forhold til personsikkerhet. Annen offentlig myndighet forutsettes å bekrefte at det foreligger et tilstrekkelig sikkerhetsnivå.

Kitemill. Søknad om midlertidig dispensasjon for demonstrasjonsanlegg for vindkraftteknologi 31/67, Lista fly og næringspark

Kommunedirektørens innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 7 gis dispensasjon fra arealformålet flyplass i kommunedelplan for Lista fly- og næringspark med sikte på etablering av demonstrasjonsanlegg for vindkraftteknologi. Søknaden godkjennes på følgende vilkår:

- Testperioden skal bidra til å øke kunnskapsgrunnlaget for teknologiens påvirkning og konsekvenser for fugl. Det skal før iverksetting av testing fremlegges en plan for hvordan kunnskapsnivå kan økes for godkjenning i kommunen. Planen skal forelegges Statsforvalteren i Agder for innspill før godkjenning.
- Ved testing skal det foreligge et forsvarlig sikkerhetsnivå i forhold til personsikkerhet. Annen offentlig myndighet forutsettes å bekrefte at det foreligger et tilstrekkelig sikkerhetsnivå.

Vedlegg

Høringssvar angående Lista Fly- og næringspark - Søknad om midlertidig dispensasjon for demonstrasjonsanlegg for ny vindkraftteknologi - 31/67
Uttalelse til søknad om dispensasjon for demonstrasjonsanlegg for ny vindkraftteknologi på gnr_b
Vedleggsbrev- søknad om midl. disp Kitemill AS 28.03.25
Konsesjonssøknad Kitemill AS
SvarPaaNabovarsel Arnt Ivar Kongevold - 29/2
SvarPaaNabovarsel Erling Reinertsen Larsen - 31/67
LE-250221 Revidert arealplan for Konsesjonssøknad v1
Vedlegg 3 - Fuglestudie
Merknad til søknad om midlertidig dispensasjon for Kitemill AS

Saken kort fortalt

Søknaden gjelder dispensasjon fra arealformål for etablering av et midlertidig demonstrasjonsanlegg for vindkraftteknologi på eiendommen gnr 31 bnr 67, Lista flyplass. Anlegget søkes godkjent for en periode på 5 år. Det er likevel i søknad anslått at 1-2 år vil gå med til forberedelser og 3 år med drift og FoU etter godkjenning fra NVE.

Til saken er det to nabomerknader og merknad fra Lista Lufthavn som i det vesentlige går på sikkerhet. Merknader er kommentert av tiltakshaver. Statsforvalteren i Agder viser til hensyn til fugl, manglende kunnskapsgrunnlag og fraråder behandling av saken til innsigelse til LREP planen er avklaret.

Bakgrunn

Søknaden gjelder etablering av et midlertidig test- og demonstrasjonsanlegg for høydevindkraftverk på området til Farsund Lufthavn AS på tidligere Lista flystasjon. Fra søknaden siteres følgende:

Introduksjon

Kitemill AS har utviklet et høydevindsystem som utnytter vindressurser i høyder mellom 250- 300 m. Prosjektet innebærer demonstrasjon av 15 stk 100 kW høydevindsanlegg (AWE), som skal brukes til energiproduksjon, og forskning og utvikling (FoU). Prosjektet er svært viktig i en internasjonal sammenheng, for å akselerere overgangen til et CO²-nøytralt samfunn innen 2050. Teknologien er langt mer klimavennlig sammenlignet med konvensjonell vindmølleteknologi, og enklere å bygge ut.

Søker har siden oppstart i 2008 benyttet flyplassen til testing og teknologiutvikling, og har etablert et godt samarbeid med både grunneieren og de andre partene som benytter flyplassen.

Hva det søkes om

Området det søkes om er i kommunedelplan for Lista Flyplass avsatt som formål «Viktige ledd i kommunikasjonssystemet- Flyplass (L1)». Selv om kitene i drift anses som luftfart, er det ikke en aktivitet som normalt vil foregå på en flyplass. Dette er mer å regne som et energianlegg.

Det søkes om en midlertidig dispensasjon på 5 år fra formål «Flyplass», for testanlegget. I perioden anslås et behov for 1-2 år med forberedelser og 3 år med drift og FoU etter

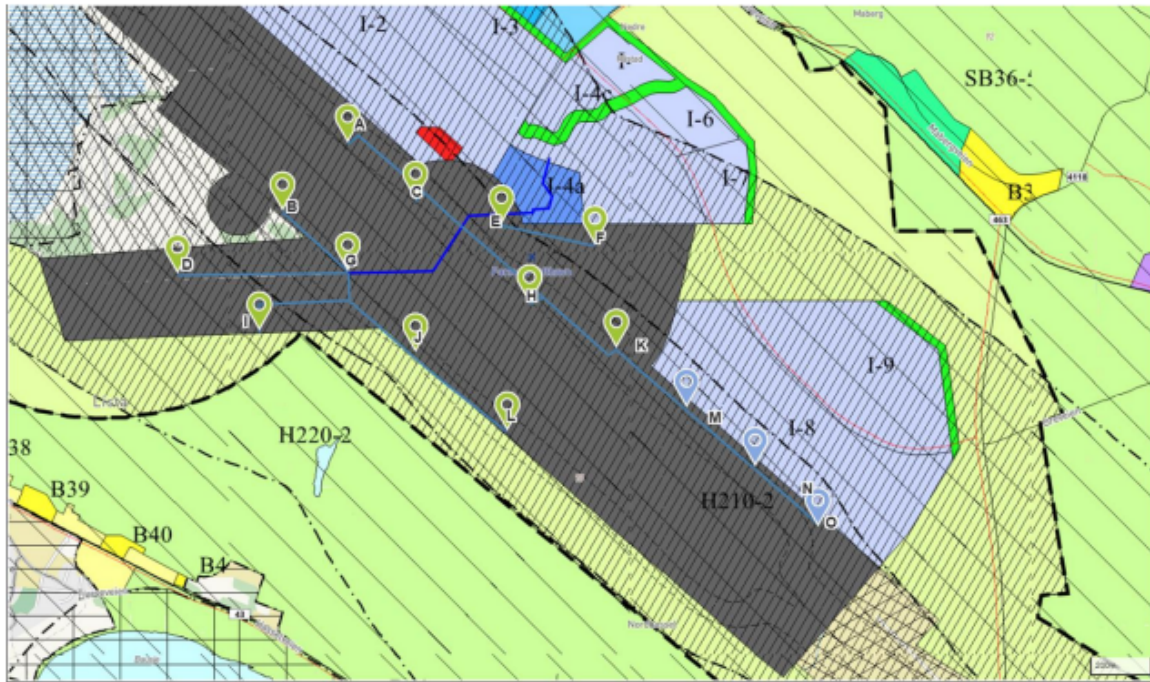
godkjenning fra NVE. Siden Lista Lufthavn fortsatt brukes som flyplass, kan lokaliseringen ikke benyttes som en permanent lokasjon for anlegget.

Søknaden omhandler et demonstrasjonsanlegg for ny vindkraftteknologi. Anlegget innebærer 12 stasjoner for normal drift og 3 stasjoner for forskning og utvikling (FoU). Hensikten med prosjektet er å teste ut hvordan anlegget opererer under reelle driftsforhold, samt utvikle gode metoder for sambruk med berørte parter, og vurdere konsekvensene for lokalsamfunnet, fuglelivet og støyutslipp under normal drift og FoU.

Konsesjonssøknaden beskriver anlegget slik:

«Kitemills høydevindteknologi (AWE) bruker selvutviklede autonome droner for å hente energi fra høyere vindlag, der vindforholdene er bedre og tilgjengelig energi er større. Metoden bruker en kite, ei line og en bakkestasjon for å høste energiressurser»

Planen er at hver bakkestasjon og generator skal plasseres i en 10 eller 20 fots container, som gir et fotavtrykk per bakkestasjon på under 15 m². Det totale fotavtrykket for de 12 stasjonene som skal utplasseres er: 178, 56 m². I tillegg kommer de 3 FoU stasjonene.

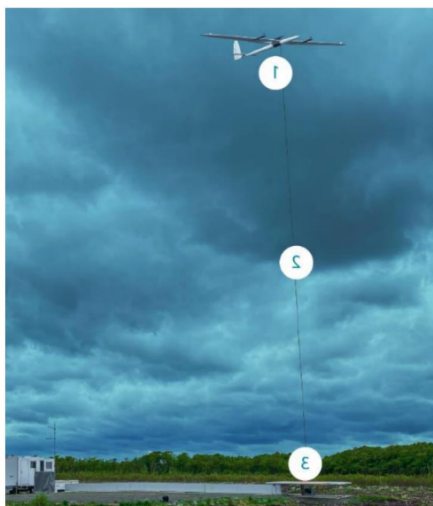


Figur 1: Plassering av stasjoner på kommunedelplan for Lista Flyplass. A-H (grønne) er teststasjoner i NAWEP prosjektet. M-O er FoU stasjoner. Kilde: Kitemill AS

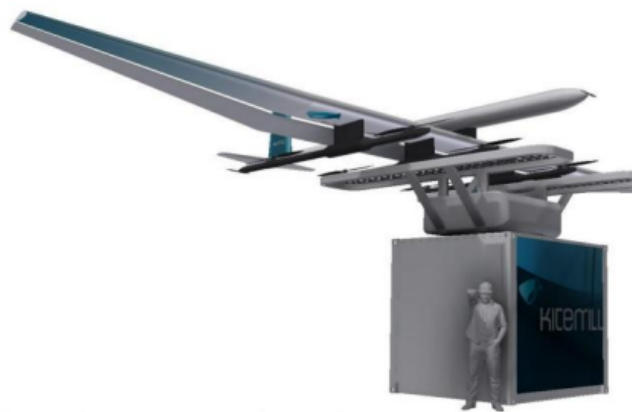
Konsekvenser for arealer/ landskap

Som beskrevet tidligere er arealinngrepene små og reversible. Planen er at hver bakkestasjon og generator skal plasseres i en 10 eller 20 fots container, som gir et fotavtrykk per bakkestasjon på under 15 m². Det totale fotavtrykket for de 12 stasjonene som skal utplasseres er: 178, 56 m². I tillegg kommer de 3 FoU stasjonene som er på samme størrelse. Stasjonene plasseres i nær tilknytning til vei / rullebane for å unngå unødige inngrep i natur eller landbruksarealer.

AWE består av kite, line og bakkestasjon. Kiten er formet som et mini-seilfly, er relativt liten og slank, og lite synlig på lengre avstand. Systemene plasseres i et område med lite bebyggelse. Konsekvensene på landskap vil komme tydeligere frem ved etablering av nytt testanlegg. For driftsperioden på 3 år anes konsekvensene som akseptable.



Figur 4: Bakkestasjon. Kilde: Kitemill AS



Figur 4: Bakkestasjon. Kilde: Kitemill AS

Arealplanstatus:

Den aktuelle eiendommen omfattes av kommunedelplan for Lista fly og næringspark og basene er plassert i område utlagt som avsatt til flyplassformål. Det er ikke særskilte bestemmelser til formålet i planens bestemmelser.

Naboforhold og andres kommentarer:

Søknaden er nabovarslet og det er i den anledning innkommet merknader fra:

eier av gnr/bnr 31/67, Arnt Ivar Kongevold

Kongevold skriver i sin merknad at han: «*driver utstrakt matproduksjon i området helt inntil Lista Flystasjon og godtar ikke mine områder som et nedslagsfelt for droner ute av kontroll. Jeg forlanger at bakk-installasjonen holder en avstand på minimum maksimum vaier-lengde, slik at droner ute av kontroll faller ned på egne flystasjons-områder.*»

Tiltakshaver kommentar til merknad:

Vi har forståelse for dette perspektivet og er enig i behovet for å ivareta sikkerheten for tilgrensende arealer.

Hovedaktivitet: demonstrasjonsflyving

Det omsøkte tiltaket legger hovedvekten på demonstrasjonsflyving. Denne aktiviteten skjer med systemer som er modne og designet for trygg drift i områder hvor det kan forekomme ferdsel. Det er denne aktiviteten tiltaket i all hovedsak gjelder.

FoU-flyving: begrenset og kontrollert

FoU-flyving vil fortsette som en mindre del av aktiviteten og gjennomføres kun i avgrensede perioder og over kontrollert areal. Slike operasjoner gjennomføres med observasjon av området og tilpasses for å unngå ferdsel. Vi begrenser ikke ferdsel i området, men starter ikke aktivitet dersom vi ikke har tilstrekkelig oversikt.

Kongevolds eiendom ligger i en sektor vi aldri har operert i. Noe landbruksareal i enden av eiendommen ligger imidlertid innenfor maksimal linelengde til ett av systemene vi ønsker å bruke til FoU-testing. På bakgrunn av dette har vi gjort en vurdering av sannsynlighet for overflyging:

- *Vinddata fra området (vindrose) viser at under 2 % av vindressursene kommer fra retningen som peker mot Kongevolds eiendom.*
- *Det er dermed lav sannsynlighet for at vi vil fly i denne retningen, også ved FoUtesting.*

Basert på områdets beliggenhet i forhold til inn- og utflyging fra flyplassen vurderer vi det som mer sannsynlig at området kan bli berørt av en uforutsett hendelse knyttet til bemannet luftfart enn av våre systemer. Dette er en generell vurdering basert på observasjon og vindretninger; vi har ikke simulert dette spesifikt.

Vi håper denne informasjonen kan bidra til å redusere bekymringene. Vi ønsker å legge til rette for åpen dialog og en tillitsfull utvikling, og vi inviterer gjerne til videre samtale dersom det er ønskelig.

eier av gnr 31 bnr 4 og 63, Lars Erling Reinertsen

Reinertsen skriver i sin merknad at han har en privat landingsplass der planen vil hindre hans aktivitet. Han skriver at sikkerhet rundt dronene ikke er god nok og viser til styrt for 3 år siden i Hellemyra. Viser til at omkringliggende områder brukes til matproduksjon hvor det tidvis er personopphold, og det ut fra dette er lite ønskelig med risiko for styrt.

Tiltakshavers kommentar til merknaden:

Vi vil undersøke plasseringen av operative punkter i tiltaket opp mot oppgitt plassering av den private landingsplassen. Målet er å unngå konflikt og legge til rette for at annen bruk av området kan fortsette. Dersom koordinater og bruksmønster for landingsplassen gjøres tilgjengelig, vil vi inkludere dette i vår vurdering og planlegging. Vi vil ikke operere fra punktet om vi ikke har tilstrekkelig sikkerhet, men vi må vurdere å fjerne det om vi ikke klarer å løse objektive begrensninger i forhold til rullebanene.

Vi forstår og respekterer behovet for trygghet, særlig i områder hvor det drives næring og ferdsel. Derfor ønsker vi å gjøre det tydelig hva tiltaket innebærer:

Hovedaktivitet: demonstrasjonsflyving

Det tiltaket som nå omsøkes, gjelder i hovedsak demonstrasjonsflyving. Dette er operasjoner med systemer som er utviklet for å kunne operere trygt også i områder med ferdsel. Slike operasjoner planlegges for å være forenlige med vanlig bruk av bakken under systemene. Det er denne typen aktivitet tiltaket i all hovedsak skal legge til rette for.

FoU-flyving: begrenset og kontrollert

Tiltaket inkluderer videreføring av noe FoU-flyving, men i begrenset omfang og i kortere perioder. Denne typen flyving foregår med systemer under utvikling og skjer kun over kontrollerte bakkearealer. Når vi gjennomfører FoU-flyving, baserer vi oss på observasjon og tilpasser aktiviteten dersom vi observerer ferdsel i området. Vi begrenser ikke adkomst, men søker å unngå samtidighet mellom ferdsel og aktivitet. Dersom vi ikke har oversikt, initierer vi ikke flyving.

Vi ønsker å gjøre det tydelig for brukere og naboer når det foregår henholdsvis demonstrasjons- eller FoU-flyving, gjennom informasjonskanaler som nettside, sosiale medier, testtidsvinduer og visuelle markeringer ved behov.

Vi forstår at teknologimodenhet og utviklingsprogrammet vårt ikke er allment kjent. Det er vårt ansvar å bygge tillit og skape trygghet gjennom åpenhet, involvering og informasjonsdeling. Vi legger derfor stor vekt på tilbakemeldinger og ønsker dialog med naboer og andre brukere i området – både individuelt og i møteform.

Farsund Lufthavn Lista skriver i merknad til søknad følgende:

«Søknaden må ikke på noe punkt gi inntrykk av det gis dispensasjon fra det faktum at dette er en flyplass og det ikke komme frem noe i søknaden som kan gi inntrykk av det.

Som det fremgår av de karts-kissene som Kitemill har lagt frem ifm utvidelsen til 12 kiter så er vi og andre som ferdes på flyplassen og i nærområdene opptatt av sikkerheten på bakken.

Vi er også opptatt av sikkerhet i luftrommet og ønsker en avklaring på hvilket nivå ansvaret skal ligge og hvem som skal stå for prioritering og beslutninger om hvem som til enhver tid kan bruke luftrommet.

Det må avklares helt og utvetydig om og i hvilket omfang det kan foregå ferdsel under Kittene når de fly

Det må kunne dokumenteres hendelser, uhell og havari som til enhver tid har skjedd i forhold til antall fullskala gjennomførte testflyginger. Dette skal være ihht til kravene som ligger til grunn for den type operasjoner

For å kunne gi dispensasjon så må det kartlegges hvilke ansvar andre myndigheter kan ha ifm sikkerhet under og i områdene rundt hvor Kitene flyr. Myndigheter i denne sammenheng kan være kommune, luftfartstilsynet, DSB ol. Disse myndighetene bør bli en del av en eventuell høringsprosess eller bli bedt om å gi en uttalelse til kommunenes behandling av søknaden.»

Kommentar til merknad fra tiltakshaver:

Vi setter pris på et tydelig og konstruktivt innspill fra flyplassledelsen, og vil i det følgende komme med noen presiseringer og utdypninger knyttet til de temaene som tas opp.

1. Dispensasjon og flyplassens status

Innspillet understreker at dispensasjonen ikke må tolkes som en svekkelse av områdets status som flyplass. Dette er vi helt enige i. Søknaden om dispensasjon er ikke ment å gi inntrykk av at flyplassformålet settes til side. Kitemill forholder seg til at området er regulert til flyplassformål, og vår aktivitet planlegges innenfor denne rammen.

Formålet med dispensasjonen er å åpne for at flyplassområdet også kan benyttes til flyvende energisystemer som bygger videre på luftfartsaktiviteten i området. Dette representerer en utvidelse av flyplassrelatert virksomhet, ikke en endring av formålet.

2. Ansvarsfordeling og luftromskoordinering

Innspillet etterlyser tydelighet rundt roller og prioriteringer i luftrommet. Kitemill har etablert intern struktur og prosedyrer for beslutninger og koordinering knyttet til vår aktivitet. Vi anerkjenner samtidig behovet for å samordne med eksisterende luftfartsaktører.

Lista Lufthavn er tett involvert i planleggingen av koordinering av aktiviteter både på bakken og i lufta, og støtter utviklingen. Lufthavnen ser utviklingen som i tråd med ønsket retning for sin drift.

Kitemill vil tilby andre aktører tilgang til vår koordineringstjeneste og vil prioritere aktivitet fra flyplassen, som et praktisk ledd i å demonstrere god samhandling.

3. Ferdsel under systemene

Vi ønsker å tydeliggjøre forskjellen mellom operasjonstyper:

Demonstrasjonsflyving:

Hovedtyngden av tiltaket gjelder demonstrasjonsflyving med systemer som er modne og som kan operere trygt også når det foregår ferdsel på bakken. Slike operasjoner planlegges og gjennomføres innenfor rammene for trygg ferdsel i området.

FoU-flyving:

FoU-flyving vil fortsatt forekomme i begrenset omfang med enkelte systemer under utvikling. Når denne typen operasjon krever kontrollert bakkeareal, er det Kitemill sitt ansvar å sikre dette. FoU-flyving kan også skje over tynt befolkede områder, avhengig av modenhet og risikovurdering.

Vi begrenser ikke ferdsel, men baserer oss på observasjon og tilpassing. Dersom vi ikke har tilstrekkelig oversikt, iverksettes ikke FoU-flyving.

Vi vil gjøre det tydelig hvilken type aktivitet som foregår til enhver tid, gjennom nettsider, sosiale medier, faste testtider eller visuelle signaler.

4. Rapportering og dokumentasjon av hendelser

Kitemill fører oversikt over alle gjennomførte flyvinger, inkludert FoU og demonstrasjonsflyving. Vi dokumenterer uhell, avvik og hendelser og har allerede etablert tett rapportering til Lista Lufthavn.

Relevant dokumentasjon vil også kunne deles med myndigheter som Luftfartstilsynet og DSB ved forespørsel.

5. Myndighetsroller og høringsprosesser

Vi støtter flyplassens forslag om at relevante myndigheter – slik som Luftfartstilsynet, DSB og kommunen – bør trekkes inn for å avklare roller og ansvar knyttet til sikkerhet og operasjon. Kitemill forholder seg til de krav som stilles fra disse instansene og ønsker en koordinert prosess.

6. Samarbeid og sameksistens

Lista Lufthavn er en sentral samarbeidspartner i denne utviklingen. Vi har god kjennskap til flyplassens ansvar og begrensninger, og det er vårt mål at vår aktivitet kan inngå som en del av et utvidet operativt økosystem på Lista – uten at det går på bekostning av flyplassens øvrige funksjoner.

Kitemill ønsker å bidra til en utvikling hvor ny teknologi og etablert infrastruktur brukes sammen på en ansvarlig måte – og hvor tillit bygges gjennom god planlegging, åpenhet og praktisk samhandling»

Avsluttende kommentar fra Kitemill AS

Koordinering og dialog

Vi ønsker å gjøre det enkelt for brukere å forstå hvilken type aktivitet som pågår, og legger opp til tydelig informasjon via nettsider, sosiale medier, testtider og eventuelle fysiske markeringer. For luftromsbruk vil vi tilby tilgang til vår koordineringstjeneste for andre aktører, inkludert naboens flystripe. Aktivitet fra denne vil fra vår side få prioritet, som del av å etablere praktisk, fungerende koordinering mellom brukere av området.

Vi ønsker å balansere sameksistens og utvikling, og legger vekt på dialog med naboer og brukere. Vi vil fortsette å legge til rette for informasjonsutveksling og åpne kanaler for tilbakemelding og dialog.

Kitemill ønsker å presisere at vi ikke kan begrense vår operasjon til luftrommet innenfor gjerdet til Lista Flystasjon. Våre operasjoner er luftromsbaserte og kan i enkelte tilfeller strekke seg noe utenfor gjerdelinjene.

Samtidig har vi stor forståelse for at naboer kan være bekymret. Det har tidligere vært mediedekning av én styrtlanding utenfor gjerdet. Vi anerkjenner at slike hendelser kan påvirke opplevd trygghet.

Etter over 600 gjennomførte flyvninger har det kun vært to tilfeller der systemet har landet utenfor gjerdet. Disse har begge skjedd under FoU-operasjoner, hvor risikonivået har vært høyere. Ved slike tester gjennomfører vi aktiv kontroll av arealet både før og under flyging – basert på observasjon og risikovurdering. Som tidligere beskrevet begrenser vi ikke ferdsel, men tilpasser operasjonen til faktisk bruk av området, og vi initierer ikke flyving dersom vi ikke har tilstrekkelig oversikt.

Når det er mulig, og dersom testen tillater det, vil vi prioritere FoU-operasjon innenfor gjerdet for å gjøre arealkontroll enklere.

Vei, adkomst og parkeringsløsning:

Tiltaket har atkomst til offentlig vei via det private veisystemet på flyplassområdet. Avkjørsel er regulert, men innsigelse til planen er ikke avklart.

Tiltaket kan antas å ha en veldig liten forsterkende effekt på avkjøringsbelastningen på de to avkjøringene til flystasjonsområdet til fylkesvegen.

Uttalelse fra andre myndigheter:

Saken er forelagt offentlige instanser for uttalelse.

Luftfartstilsynet skriver i brev datert 9.04.25 at:

«Kitemill innehar en operasjonstillatelse i spesifikk kategori for å operere ubemannede luftfartøyer. Ved å ha en slik operasjonstillatelse er Kitemill underlagt Luftfartstilsynets regime for tilsyn og godkjenninger.

Luftfartstilsynet har allerede opprettet fareområde EN D257, slik at annen luftfart blir varslet om luftaktiviteten til Kitemill ved siden av rullebanen til Lista lufthavn. Slik det er i dag er grensen for EN D257, og Kitemill sitt operasjonsområde, ved taxebanen, og EN D257 strekker seg videre i retning bort fra rullebanen. Dagens plassering av fareområde og operasjonsvolum gjør at det kan være annen lufttrafikk ved lufthavnen så lenge det er en god koordinering mellom Kitemill og brukere av luftrommet rundt lufthavnen.

Slik det kommer frem i søknaden vil demonstrasjonsanleggene komme nærmere rullebanen, og flere anlegg vil være inne på manøvreringsområdet. Plasseringen av de nye anleggene vil medføre at annen lufttrafikk ikke kan benytte rullebanen mens anleggene er i drift i luften. I dag er det en løsning med landingstillatelse (PPR) som gjør at det er en form for kontroll over hvem som benytter rullebanen. Ved etablering av de forespeilede anleggene er det sannsynlig at det må etableres ytterlig tiltak slik at andre luftfartøy ikke utilsiktet benytter rullebanen. Luftfartstilsynet anbefaler at Kitemill søker om nye luftromsrestriksjoner rundt operasjonsområdet for å ivareta sikkerheten til annen lufttrafikk når det plasserer anlegg slik det er skissert i søknaden.

Luftfartstilsynet er generelt positive til teknologisk utvikling i dronebransjen, og har ikke motforestillinger mot å bruke Lista lufthavn for testformål så lenge luft- og bakkerisikoen ivaretas gjennom de eksisterende og eventuelt nye godkjenningene.»

Statsforvalteren i Agder skriver i brev datert 9.05.25 blant annet at:

«I denne saken vurderer Statsforvalteren at potensialet for konflikt med nasjonale interesser er meget stort, særlig med tanke på fugl. Vedrørende områdets betydning for fugl viser vi blant annet til grundige redegjørelser som framgår fra saksdokumentene knytta til forslag til områderegulering for Lista Renewable Energy park (LREP), som Statsforvalteren har stående innsigelser til.

Planområdet for foreslåtte LREP grenser til området hvor aktuelle tiltak omsøkes. Av saksdokumentene i nevnte plansak fremgår det at både planområdet og hele Flat-Lista er av stor nasjonal og internasjonal betydning for hekkefugler på trekk. Samtidig er det et viktig hekkeområde, der det er registrert 34 rødlista fuglearter, der mange av disse hekker innenfor planområdet til det tilgrensende LREP-planforslaget. Forslag til områderegulering for LREP ligger nå til endelig behandling hos Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD).

På bakgrunn av ovennevnte vurderer Statsforvalteren at en eventuell behandling av aktuelle søknad ikke bør gjøres før endelig vedtak fra KDD foreligger i LREP-plansaken.

For øvrig er vår vurdering at kunnskapsgrunnlaget knyttet til fugl som foreligger ifbm aktuelle søknad er mangelfullt – jamfør vedlagte studie, som er knytta til en studie av én kite over en begrensa tidsperiode. Anlegget som nå omsøkes, med en rekke høydevindsanlegg over et stort område (over 600 dekar) – har et langt større konfliktpotensial. Vi anerkjenner behovet for ny fornybar energi og noterer at prosjektet, jamfør oversendte søknad, anses å være svært viktig i en internasjonal sammenheng – med høy score på miljømessig og økonomisk bærekraft. Gitt områdets svært viktige verdi for fugl, er vi imidlertid usikre på hvor miljømessig bærekraftig prosjektet kan anses å være med den valgte lokaliseringen.

På bakgrunn av overnevnte vurderinger, gir vi en sterk fraråding om å gi dispensasjon for tiltaket som omsøkes. Dersom kommunen likevel gir dispensasjon for omsøkte tiltak, vil vi vurdere å påklage kommunens vedtak.

Av hensyn til klageadgangen, ber vi om å få tilsendt kopi av vedtak i saken, så snart dette er fattet.»

Saken er også sendt til uttalelse til DSB, Forsvarsbygg og Fylkeskommunen uten at det derfra er innkommet uttalelse til saken.

Naturmangfold og sikkerhet mot fare:

I søknaden er det opplyst at byggverket plasseres i område som ikke er utsatt for flom, skred eller fare som følge av andre natur- og miljøforhold. Det forutsettes at ansvarlig søker har gjort seg kjent med forholdene på eiendommen, slik at tiltaket kan etableres i tråd med byggteknisk forskrift (TEK17) kapittel 7.

Naturmangfoldlovens prinsipper i §§ 8 til 12 og 49 er vurdert opp mot Artskart og Naturbase og det er ikke funnet forhold som er til hinder for tiltaket.

Kulturminner:

Det er per i dag ikke registrert automatisk fredete kulturminner i tiltaksområdet. Det gjøres oppmerksom på at dersom det ved tiltak i marken oppdages kulturminner eller oldsaker, skal arbeidene stanses i den utstrekning de kan berøre fornminnene eller deres sikringssone på 5 meter. Melding skal i så fall straks sendes Agder fylkeskommune v/kulturminnevern og kulturturisme. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står selv ansvarlig for at det blir overholdt, jf. kulturminneloven § 8.

Dispensasjon:

Det er søkt om dispensasjon fra arealformål i plan. Søker skriver i sin begrunnelse for søknaden blant annet at:

Jf. PBL § 19-2 kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må det foretas en interesseavveining, der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon.

I vurderingen av om fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene, jf. pbl. § 19-2 annet ledd, er det i utgangspunktet fordeler og ulemper for natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser som skal avveies, jf. pbl. § 1-8 første ledd.

Hensynet bak formålet «Flyplass» er at området skal forbli et viktig ledd i kommunikasjonssystemet, og at opprinnelig struktur tas vare på. Plassering av stasjonene i ytterkant av flyplassområdet vil ikke vesentlig tilsidesette hensynet, da stasjonene ikke hindrer annen bruk, så lenge plan for sambruk iverksettes slik at driftstid kan tilpasses annen aktivitet. Det er inngått avtale med Lista Lufthavn om bruk av arealene. Installasjonene kan enkelt flyttes ved endt testperiode, og anlegget resulterer ikke i varige arealendringer.

Det er klar overvekt av fordeler ved tiltaket. Kitemills høydevindkraftverk, kan produsere samme mengde energi som konvensjonelle vindturbiner og solkraft, men med 75-90 prosent mindre materialbruk. Samtidig er det mye mer arealeffektivt enn konvensjonell vindkraft eller solkraft. Dette vil kunne demonstreres i praksis gjennom dette prosjektet.

Testanlegget på Lista vil være blant de først i verden, og teknologien regnes som et av de største internasjonale gjennombruddene innenfor fornybar energi de siste tiårene. Sammenlignet med annen energiproduksjon, vil bruk av høydevind-teknologi kunne ha betydning i verdens-sammenheng for reduksjon av klimagassutslipp og produksjon av ren energi.

Lista Lufthavn er en av få geografiske områder i Norge hvor utvikling og testing av AWE kan gjennomføres, noe som er bakgrunnen for valget av demonstrasjonssted. Det er allerede gjennomført forberedende konsekvensanalyser og søker har god dialog med grunneier og berørte parter på flyplassen etter å ha holdt til i området i over 10 år.

Ulempen ved tiltaket er at det blir noen midlertidige terrenginngrep, mulige ulemper for fugleliv og konsekvenser for landskap. Det kreves også koordinering i forhold til andre aktiviteter. Foreløpige analyser tyder på at disse ulempene ikke er vesentlige, særlig ved gjennomføring av angitte avbøtende tiltak. Testanlegget vil gjennom FoU bidra til forskning og utvikling for å minimere negative virkninger under vegs, og for å kunne opparbeide viktig kunnskap og utvikle regelverk, knyttet til slike energianlegg. Anlegget kan tas bort uten varige arealendringer etter testperioden.

Vurdering av dispensasjon:

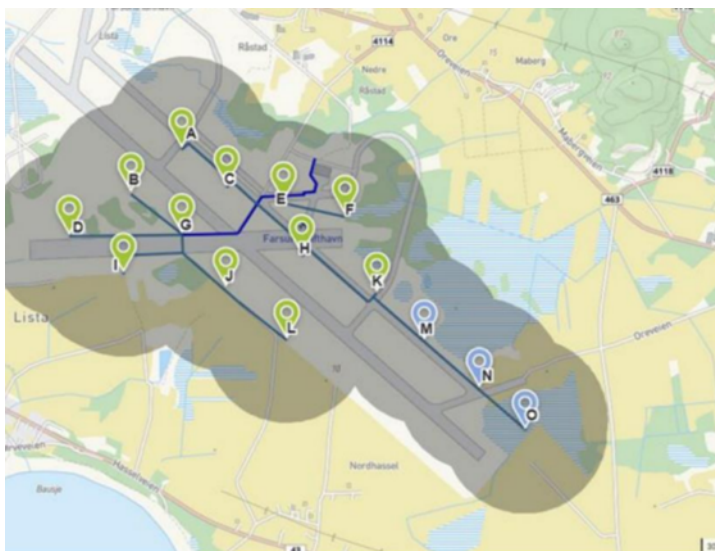
Det følger av pbl. § 19-2 at kommunen kan gi dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, ikke bli vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering, jf. pbl. § 19-2 andre ledd andre punktum. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler, jf. pbl. § 19-2 andre ledd andre punktum.

Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.

Hensynene bak formålet i plan er drift av flyplassvirksomhet i tråd med etablert flyplass med sidearealer. Det er i søknaden beskrevet en form for sambruk som muliggjør fortsatt bruk til hovedformålet. I forhold til arealformålet flyplass kan det legges til grunn at tiltaket i noen grad vil tilsidesette hensynene, men likevel ikke i vesentlig grad. Tiltaket er også av midlertidig karakter, og består i tiltak som er reversible og flyttbare.

Blant de hensyn som ligger til grunn for lovens formålsbestemmelser er som det fremgår miljø og sikkerhet. I saken er det brakt opp fugl- og personsikkerhet på bakken fra naboer og høringsinstans. Det er gjort studier av teknologiens innvirkning på fugl tidligere. Administrasjonen har forståelse for de bekymringer som fremkommer i uttalelsen fra Statsforvalteren i Agder i forhold til konfliktnivå og kunnskapsgrunnlag, men administrasjon vil også måtte påpeke at det er tale om midlertidige tiltak, og at hovedformålet med søknaden er utvikling og å øke kunnskapsgrunnlag for ny teknologi. Relevant videre forskning på teknologien i forhold til fugl vil være naturlig å forutsette som en del av en utvidet godkjenning. Studier av praktisk bruk i et område med mye fugl kan vurderes som en god måte å øke kunnskapsgrunnlaget på.

Risiko for nedfall er beskrevet av søker. Risiko vil hovedsakelig avhenge av hvor høyt kitene tillates å fly, siden utstrekning på nedfall vil være proporsjonal med lengde på line, med mindre denne rives av.



Det er i søknaden levert følgende figur som angir berørt luftrom.

Kommunen har generelt ikke tilstrekkelig kunnskap til å vurdere om sikkerhetsnivået ved teknologien er tilstrekkelig. At det foreligger et tilstrekkelig sikkerhetsnivå ved bruk må følgelig forutsettes å ivaretas av godkjenning gjennom annen offentlig myndighet.

Områdene som vil være best utsatt ved nedfall er gjennomgående lite bebygd, bortsett fra området rundt tårnet på flyplassen, hvor det også er ansatt personell på flyplassen. Det vil også tidvis være personopphold knyttet til drift av omkringliggende dyrka mark og annen midlertidig virksomhet på flyplassen.

En dispensasjon i det foreliggende tilfellet vil etter kommunens vurdering medføre at hensynet bak lovens formålsbestemmelser ikke vil bli «vesentlig tilsidesatt», jf. pbl. § 19-2.

Videre blir spørsmålet om fordelene ved dispensasjon er «klart større» enn ulempene, jf. pbl. § 19-2.

Fordelene ved å godkjenne dispensasjon er bidrag til ny teknologi som kan innebære energiproduksjon med mindre naturinngrep enn dagens vindteknologi.

På denne bakgrunn vurderer kommunen, etter en samlet vurdering, at fordelene ved å gi dispensasjon fra arealformålet i plan, er «klart større» enn ulempene og det gis dispensasjon, jf. pbl. § 19-2.

Når lovens to kriterier for å gi dispensasjon vurderes å være tilstede skal kommunen fortsatt vurdere om dispensasjon bør gis, jf. ordlyden «kan». Kommunen ser i dette tilfellet ingen spesielle grunner til at dispensasjon ikke bør gis.

Informasjon

Gebyr

Gebyr for søknaden vil i henhold til vedtatt betalingsregulativ for byggesaker bli på:

Beskrivelse	Pkt.	Beløp
Behandling av dispensasjonssøknad	2.2	7220,-
Totalt gebyr å betale		7220,-

Faktura for søknaden vil bli utskrevet av kommunekassen.

Ferdigstillelse

Søknadspliktige tiltak skal avsluttes med ferdigattest, som utstedes av kommunen når det foreligger nødvendig sluttokumentasjon og erklæring om ferdigstillelse fra tiltakshaver eller ansvarlig søker, jf. plan- og bygningsloven § 21-10.

Bortfall av tillatelse

Er tiltaket ikke satt i gang senest 3 år etter at tillatelse er gitt, faller tillatelsen bort. Det samme gjelder hvis tiltaket innstilles i mer enn 2 år. Disse bestemmelser gjelder tilsvarende for dispensasjon. Fristene kan ikke forlenges, jf. plan- og bygningsloven § 21-9.

Forutsetning for tillatelsen

Alt arbeid må skje i samsvar med gjeldende plan- og bygningslov og tekniske forskrifter. Innstallasjoner (rør, kabler, ledninger) i bakken må ikke skades.

Informasjon om klageadgang

Vedtaket kan påklages. Klagen må fremsettes skriftlig til bygningsadministrasjonen innen 3 uker etter at denne melding er mottatt. Klagen bør være grunngitt. Klagen skal nevne det vedtak det klages over og hvilken endring som ønskes. I henhold til forvaltningsloven § 18, jf. § 19 kan sakens dokumenter ses ved henvendelse til bygningsadministrasjonen. Det gjøres oppmerksom på adgangen til å be om at vedtakets gjennomføring utsettes, jf. forvaltningsloven § 42 andre ledd.

Kommer det klage på et vedtak er ikke saken endelig avgjort før klagen er behandlet av Statsforvalteren i Agder. Klagebehandlingen kan medføre at vedtaket blir endret. Igangsetting før klage er avgjort skjer på egen risiko.

Økonomiske konsekvenser

Ingen kjente

Konsekvenser for barn og unge

Tiltaket vurderes ikke å ha konsekvenser for barn og unge

Konsekvenser for klima og miljø

Tiltaket kan vurderes som positivt for klima

Konsekvenser for folkehelse

Forutsatt at tilstrekkelig sikkerhetsnivå er ivaretatt vil ikke tiltaket ha konsekvenser for folkehelse

Konklusjon

Utvalget gis råd om å godkjenne søknaden på visse vilkår

RETT UTSKRIFT

DATO 25.juni.2025