



## Statens vegvesen

AGDER FYLKESKOMMUNE

Postboks 788 Stoa

4809 ARENDAL

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Gunn Hellevig /  
38121587

Vår referanse:  
25/164166-2

Deres referanse:  
25/13030

Vår dato:  
24.09.2025

### Innspill ved høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram for regional plan for grønn industri og energi – Agder fylkeskommune

Viser til forslag til planprogram av 05.05.2025, oversendt i brev av 06.06.2025, planfaglig samling 16.06.2025 og regionalt planforum 29.08.2025.

Formålet med planen er, sitat; «En ny regional plan for grønn industri og energi kan komme til kjernen av utfordringene rundt forholdet mellom natur, klima, industri og energi. En godt forankret plan, med bred støtte i kommunen, kan fungere som et styringsverktøy for utviklingen videre og skape større forutsigbarhet. Planen vil bli et viktig verktøy i arbeidet med å håndtere samfunnsflokken: *redusere klimagassutslippene og sikre naturmangfoldet, samtidig som vi skal utvikle regionen med industri, næring, bolig, infrastruktur og produksjon av ren energi.*

Regionalplan Agder har som formål å utvikle Agder til et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Vi viser til klimaloven av 16.06.2016 hvor stortinget har fastsatt at Norge i 2050 skal være et lavutslippssamfunn og med en reduksjon på 70–75 prosent fra utslippsnivået i 1990, innen 2035, jf. klimaloven av 16.06.2016. Det skal tas store klimakutt på veg- og transportsektoren.

Statens vegvesen er part i den «flokken» som planprogrammet beskriver. Veg- og transport er både en del av dagens klima- og natur problem og samtidig en sektor som skal bidra til å løse problemene.

Statens vegvesen viser til plan- og bygningslovens oppdaterte statlige planretningslinjene for både areal- og mobilitet (SPR-AM) av 24.01.2025 og statlige planretningslinjer for klima- og energi (SPR-KE) AV 20.12.2024. Vi viser til regjeringens Veikart 2.0. Grønt industriløft,

lansert 28.09.2023 og vi forutsetter at de føringer som her er gitt, er lagt til grunn for Agders grønne industriløft.

### **Sammendrag.**

Statens vegvesen er positiv til en regional plan for Agder som setter nye industri – og kraftverksplaner inn i en regional arealsammenheng og som skal bidra til at Agder er et attraktivt lavutslippssamfunn i 2030.

Statens vegvesen anbefaler at det i planprogrammet bestemmes at bedrifter som skal etableres i Agder og bidra til det grønne skiftet, som vindkraftverk og solkraftverk, må dokumentere at de faktisk oppnår en regional samfunnsøkonomisk klimagevinst ved etablering, Det må kreves dokumentert i et klima- og arealregnskap. Klimautslipp og arealbeslag fra veg- og transport, som følger av etablering og drift, må med i regnskapet. Nødvendig klimautslipp og areal for tilknytning og oppgradering av kraftnettet må også med i et samlet regionalt klima- og areal regnskap.

Statens vegvesen anbefaler at det fastsettes i planprogrammet at det skal utarbeides et regionalt plankart over Agders næringsområder og andre «grå arealer» som eksempelvis parkeringsplasser, som er til rådighet for de næringer planen omfatter. Det må framgå hvilke områder som allerede er opparbeidet. Det bør videre utarbeides et utbyggingsprogram for bruk av denne arealreserven på Agder. Et oppdatert klima og arealregnskap for hele Agder, bør følge plankartet og er viktigste kunnskapsgrunnlag for utbyggingsprogrammet, SPR-AM kap.6.1 og 6.3.

Det bør og settes vilkår om at hele verdikjeden blir utredet når det etableres sol- og vindkraft anlegg, slik at ikke regionen pådrar seg et framtidige avfallsproblemer. Sol og vindkraft installasjoner har en levetid på 20- maks 35 år.

Statens vegvesen gir en tydelig anbefaling om at den regionale planen skal ha planbestemmelser, alternativt retningslinjer for kommunene og kommuneplanene. Det er helt nødvendig å sette regionale rammer og gi styrende føringer, for å dempe konkurransen om etableringer kommunene imellom. Denne konkurransen er en hoved driver for arealforbruket og den naturnedbygging vi har i dag.

Statens vegvesen viser til at overordna planer i både fylkeskommune og kommuner, har vedtatt å følge ABC prinsippet for næringsvirksomhet, «rett virksomhet på rett sted». Lager, logistikk og transport bedrifter, samt industribedrifter hvor lager og transport er viktig del av produksjonen, skal etableres ved hoved transportårene, jf. SPR-AM Kap. 3.6. Dette må følges opp i regional plan for grønn industri og energi med bestemmelser.

Statens vegvesen fraråder å legge vindkraftverk på næringsområdene i motorveikryss, tett på riksveinettet eller andre veger med mye trafikk, høy års døgn trafikk. Is kast fra turbinene utgjør en fare for ferdsel og trafikk, jf. NVE Veileder Nr.5/2018. I tillegg vil støy og skyggekast redusere attraktivitet for tilgrensende virksomheter, inklusive samferdselsanlegg som holdeplasser, rasteplasser, hvileplasser m.m.

På grunn av faren for is kast legger vindkraftverk restriksjoner på all ferdsel og mobilitet på arealene i eget planområde og i tilgrensende områder. Vindkraftverk er derfor svært arealkrevende og vil fortrenge andre næringsetableringer i en vid omkrets til turbinene.

Statens vegvesen vil anbefale at Agder fylkeskommune utreder hvilke konsekvenser vindkraftverk, både på land og i Skagerak, vil ha for å nå målet om et attraktivt lavutslippssamfunn i 2030.

Videre at det gjøres en risiko- og sårbarhetsanalyse, hvor hendelser som eksempelvis brann i vindturbiner, er en risiko for samfunnssikkerhet og beredskap i Agder. Vi viser til SPR- AM, kap.3.11 og kap. 6.7.

Vi viser ellers til Grønt Industriløft 2.0. kap.2.1. Kraft: *«Regjeringen vil tillate utbygging av vindkraft på land der det er gode vindforhold og lokal aksept»*. Kommunene har myndigheten i disse plansakene og det er avgjørende at kommunene har nødvendig kapasitet og kompetanse på dette fagfeltet.

Statens vegvesen anbefaler at planprogrammet fastsetter at planen utreder trafiksikkerheten ved etablering av vindkraftverk og nødvendig sikkerhetsavstand til fylkesvegnettet. Is kast utgjør en høy risiko for trafikantene. Videre vet vi at roterende turbiner og blinkende lys, tar oppmerksomheten til trafikantene og utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.

Statens vegvesen mener, på grunnlag av nåværende kunnskapsgrunnlag, at det kan være fordeler ved sambruk, ved at solkraftverk etableres med adkomst og i tilknytning til eksisterende vegsystem. Denne planen bør utrede muligheter og gi retningslinjer for solkraftverk i Agder. Etter nye bestemmelser er det kommunene som skal avgjøre etableringer og sette vilkår for solkraftverk under en viss størrelse, og den regionale planen kan gi viktige føringer for kommunene i disse sakene.

Solkraftverk bør, på lik linje med andre utbygginger, ikke etableres på dispensasjon fra kommuneplanens LNFR områder, men på arealer som er avklart i kommuneplanen.

Planprogrammet bør og beskrive dagens kraftnett og legge fram det som er dagens planer for opprustning av kraftnettet.

## Omtale

Statens vegvesen mottar for tiden planinitiativ og meldinger om både sol- og vindkraftanlegg og om opprustning av kraftnettet i vårt geografiske område som er Agder, Telemark og Vestfold. Dette har sammenheng med de høye el- kraftprisene i Sør-Norge som gir grunnlag for økonomisk lønnsom drift for kraft foretak. Statens vegvesen tilrår kommunene å styre disse etableringer til egne næringsområder eller andre nedbygde arealer, gråarealer som eksempelvis parkeringsarealer. Agder har både ledige arealer for

næring og næringsarealer som kan fortettes. Vi fraråder å gi dispensasjoner fra LNFR formål og fortsettelse «bit for bit» nedbygging av naturområder.

Tilbake til den «samfunnsfloken» som Regional plan for grønn industri og energi i Agder har ambisjon om å avklare. Tre sentrale samfunnsutfordringer kan direkte adresseres til effektivere arealbruk; klimaendringene, naturtap og at areal er en knapphetsressurs.

Samfunnsutfordringene som er knyttet til demografi; mangel på arbeidskraft og aldrende befolkning, er indirekte knyttet til areal, da et lavutslippssamfunn må ha et veg- og transportsystem som gir alle innbyggerne en enklere reisehverdag, hvor de er mindre avhengig av personbil. Vi må bygge tettere og slik at avstanden til viktige velferds- og butikker blir kortet inn. Dette sparer miljøet og det fremmer sosial bærekraft når befolkningen blir mindre avhengig av person biltransport.

Vi viser til Grønt Industiløft 2.0, kap. 2.2. om areal og lokal infrastruktur: *«en forutsetning for å kunne etablere industriell virksomhet, er at det finne egnede næringsarealer tilgjengelig, som relativt raskt kan tilrettelegges for produksjon. Dette gjelder både for industriaktivitet på land og til havs.»*

Vi må utvikle et næringsliv som er økonomisk bærekraft. Bedrifter som fører til naturtap er ikke bærekraftige og om vi mister natur som er nødvendig for eksempelvis å ta unna store nedbørsmengder, blir vi sårbare for klimaendringene.

Det er erkjennelsen om at vi må stagge naturtapet, og det legger rammene for arealbruken som er lagt til grunn for plan- og bygningslovens oppdaterte statlige planretningslinjene for både areal- og mobilitet (SPR-AM) av 24.01.2025 og statlige planretningslinjer for klima- og energi (SPR-KE) AV 20.12.2024.

Statens vegvesen har følgende bærekraftstrategi for egen virksomhet: **«Vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må»**. Dette er en strategi vi mener bør legges til grunn for hele vegsystemet, også fylkesveger, kommunale veger og private veger.

Statens vegvesen erkjenner at vi i alt vi forbruker, også gir utslipp av klimagassutslipp, tap av biologisk mangfold og annen forurensing. Vi erkjenner for vår virksomhet at vi, i størst mulig grad, **går fra en lineær til en sirkulær økonomi**. I en sirkulær økonomi blir ressurser og materialer tatt vare på, reparert, gjenbrukt og til slutt resirkulert. Med en slik tilnærming reduserer vi både utvinning av materialer og produksjon av avfall.

Når det gjelder etableringer av vindkraftverk på næringsarealer eller på andre arealer tett på riksveinettet, så er planene for Omre vindkraftverk i Grimstad kommune et lærende eksempel, hvor Statens vegvesen har søkelys på å sikre trygg forutsigbar framkommelighet på motorveien og planlagt vegsystem for Omre industriområde tilknyttet fylkesvegnettet. Med Norges vassdrag og energiverks (NVE) sin veileder for is kast fra vindturbiner, NVE Veileder NR.5/2018 har vi trukket den konklusjon at vindturbiner på Omre er i konflikt med trygg transport på eksisterende veger E18 og FV 420 og planlagt ny snarvei vei gjennom

Omre industriområde. Vi har ikke hatt tid til å få utredet risikoen for trafikkulykker som følger av at roterende turbiner og kraftige lys i mastetoppene virker forstyrrende på trafikken.

Statens vegvesen har hvileplass for tungbilsjåfører på Omre. Videre en rasteplass med høy standard og det er opparbeidet tursti til et tjern i nærheten. Kan hende må vi også stenge anleggene, i perioder hvor det er fare for is kast. Skyggekast og støy fra vindturbinene vil ytterligere redusere dette tilbudet vi her har til trafikantene. Alt i alt er vår konklusjon, på grunnlag av den kunnskap vi nå har, at vindturbinene vil reduserer attraktivitet og bruk av våre samferdselsanlegg.

Sikkerhetsrisikoen for is kast vil gjelde for store deler av næringsområdene ved vindkraft turbinene. Vi antar at det vil utarbeides varslingsrutiner for nabo bedriftene som ligger i nedslagsfeltet for is kast. Dette vil sannsynligvis påvirke driften av industribedriftene på stedet og eiendomsprisene på næringstomtene. Vi kjenner ikke til hvordan sikkerhetsrutinene er i andre anlegg, og om det er aktuelt med driftsstans på turbinene.

Det er denne kunnskapen som er grunnlaget for at Statens vegvesen fraråder å etablere vindkraftverk på næringsarealer ved E18 og øvrig riksveinettet.

Erling B. Jonassen  
seksjonsleder

Solveig Gunn Hellevig

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL