Bursi - Nye Sulitjelma Gruver AS

Planbeskrivelse for etablering av steinfylling og avkjørsel for gårdsnummer 119, Bruksnummer 1, Sulitjelma, Fauske kommune

Utarbeidet av: Promin AS
Innsendt dato: 20.04.2022

Distribusjon: Fauske kommune

Tiltakshaver: Nye Sulitjelma Gruver AS
Plankonsulent: Promin AS

Figur 1 Satelittbilde fra området som gjelder for planen.

Prosjektnavn:	Bursi – Nye Sulitjelma Gruver AS
PlanID:	-
Tiltakshaver:	Nye Sulitjelma Gruver AS
Tiltakshavers representant:	Roar Arne Hansen
Dette dokument:	Forslag til planprogram
Dato:	30.11.2021
Plankonsulent:	Promin AS
Plankonsulentens representant:	Helge Rushfeldt

Planstadium	**Utført**	**Dato**
Planinitiativ	Innsendt til Fauske kommune	08.09.2021
Oppstartsmøte	Avholdt med Fauske kommune	15.10.2021
Referat oppstartsmøte	Mottatt fra Fauske kommune	15.10.2021
Forslag til planprogram	Sendt på høring	22.12.2021
Høringssvar	Mottatt	09.02.2022
Planprogram	Innsendt	22.03.2022

Innholdsfortegnelse

1 Formålet med planen 5
1.1 Bakgrunn 5
1.2 Målet med planen 5
1.3 Parter i planarbeidet 6
1.4 Driftsselskap 6
2 Planområdet og omgivelsene 7
2.1 Planavgrensning og lokalisering 7
2.2 Beskrivelse av planområdet 9
2.2.1 Dagens arealbruk 9
2.2.2 Eiendomsforhold 10
2.2.3 Tilstøtende arealbruk 10
2.3 Analyse av nærområdet og omgivelsene 10
3 Plansituasjon og føringer 11
3.1 Forholdet til kommuneplanens arealdel 11
3.2 Forholdet til gjeldende reguleringsplan 12
3.3 Forholdet til evt. pågående planarbeid i eller omkring planområdet 13
3.4 Forholdet til regionale interesser 13
4 Detaljert presentasjon av prosjektet 14
4.1 Tiltakets oppsider 14
4.2 Steinfylling 14
4.3 Avkjørsel fra Rupsi stollen 16
4.4 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak 19
5 Tiltakets påvirkning 19
5.1 Arbeidsplasser og næringsliv 20
5.2 ROS-analyse 20
5.3 Steinfyllingen 21
5.4 Støv og støy 21
5.5 Akutt forurensning 22
5.6 Avrenning til grunn, grunnvann, overflate og vassdrag. 22
5.7 Estetisk 23
5.8 Naturmiljø 23
5.9 Nærmiljø og friluftsliv 23
5.10 Kulturminner 23
5.11 Trafikk 23
5.12 Sikkerhet og drift 24

5.13 Jordbruk og matjord 24
5.14 Klima 24
5.15 Samlet effekt av tiltakene 24
6 Samfunnssikkerhet 25
6.1 Virksomheter med fare for brann og eksplosjonsfare, samt utslipp 25
7 Vurdering i forhold til om tiltaket er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger 25
8 Planprosessen og samarbeid / medvirkning 26
9 Vedlegg 28

1 Formålet med planen

1.1 Bakgrunn

Promin AS ble forespurt av Nye Sulitjelma Gruver AS (**NSG**) om å bistå i reguleringsarbeidet for deres planlagte gruvedrift på Sulitjelma forekomstene.

Promin har tidligere arbeidet med NSG på diverse oppdrag i forbindelse med andre tillatelser og geologisk ekspertise.

NSG ønsker å detaljregulere området slik at man kan starte opp med forlengelse av eksisterende tunnel inn i fjellet ved Bursi-området. Denne tunnelen kalles «Rupsi stoll».

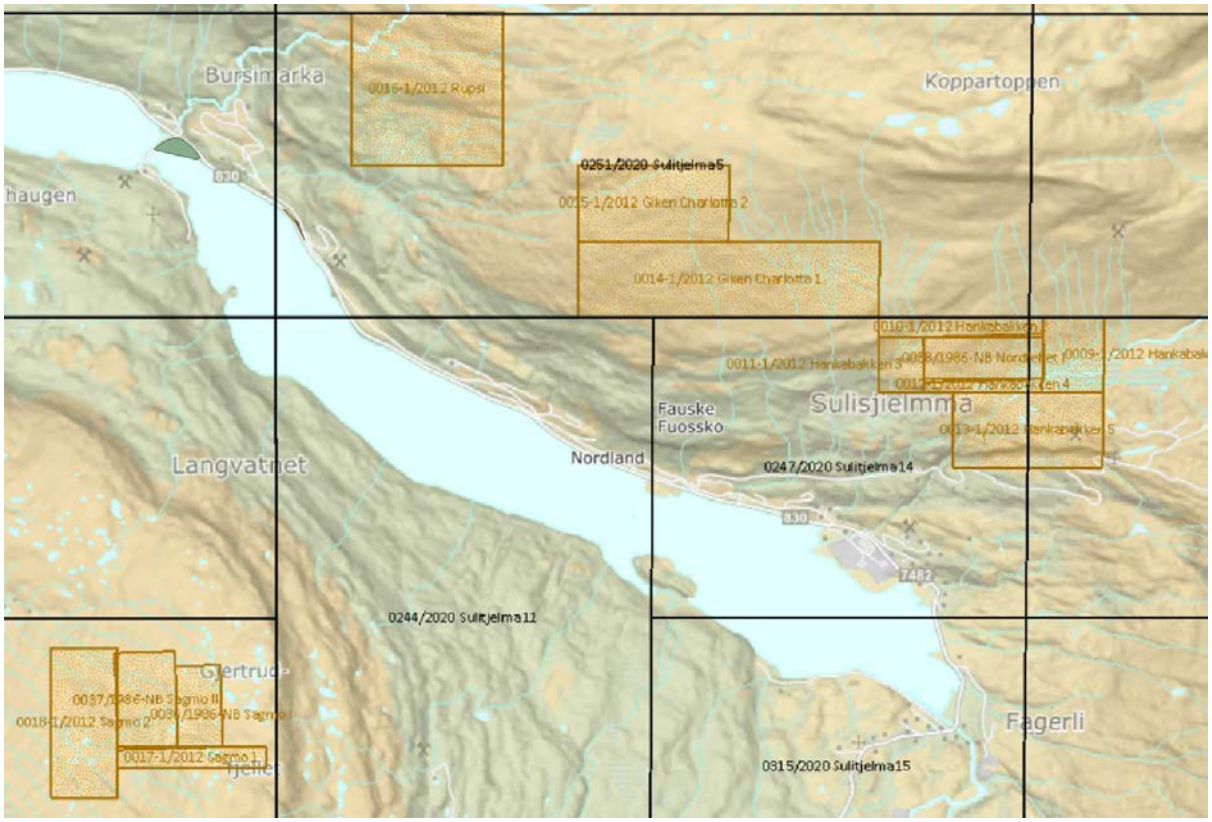
1.2 Målet med planen

Det overordnede målet med planen er å legge til rette for fremtidig gruvedrift på forekomster av kobber og zink i Sulitjelma området.

Denne planen vil spesifikt legge til rette for forlengelse av en undersøkelses- og tilkomsttunell under Bursi-området, Rupsi stollen, ved å etablere en steinfylling i Langvatnet ved Avilonveien og en oppgradert tilkomst til eksisterende Rupsi stoll. Dette er et essensielt steg på veien for videre kartlegging og modellering av forekomstene i Sulitjelma og vil kunne gå fra undersøkelsestunell til driftstunell når drift skal påbegynnes.

Ved eventuell fremtidig drift på forekomstene er det estimert at gruveprosjektet vil gi om lag 70 arbeidsplasser fordelt på arbeid under jord i gruva og ved oppredningsanlegget i Sulitjelma. I tillegg vil det bli bruk for diverse tjenester og varer som vil gi ytterligere mange arbeidsplasser, både lokalt, regionalt og det vil gi ringvirkninger for hele landsdelen.

NSG har nødvendige rettigheter gitt av Direktoratet for Mineralforvaltning (DMF) for å undersøke og sikre forekomstene sine, se Figur 2 under.



Figur 2 Utvinningsrettigheter for Sulitjelma området.

1.3 Parter i planarbeidet

Fagkyndig

Promin AS er fagkyndig part i planarbeidet.

- Selskapets navn: Promin AS
- Oranisasjonsnummer: 897 749 602
- Adresse: Trollahaugen 5, 7018 Trondheim
- Epost: post@promin.no
- Telefonnummer: 466 44 488
- Kontaktperson: Helge Rushfeldt

Forslagsstiller/tiltakshaver

- Rolle: Tiltakshaver
- Selskapets navn: Nye Sulitjelma Gruver AS
- Adresse: Industriveien 22, 8208 Fauske
- Epost: roar.hansen@hotmail.com
- Telefonnummer: 971 12 580
- Kontaktperson: Roar Arne Hansen

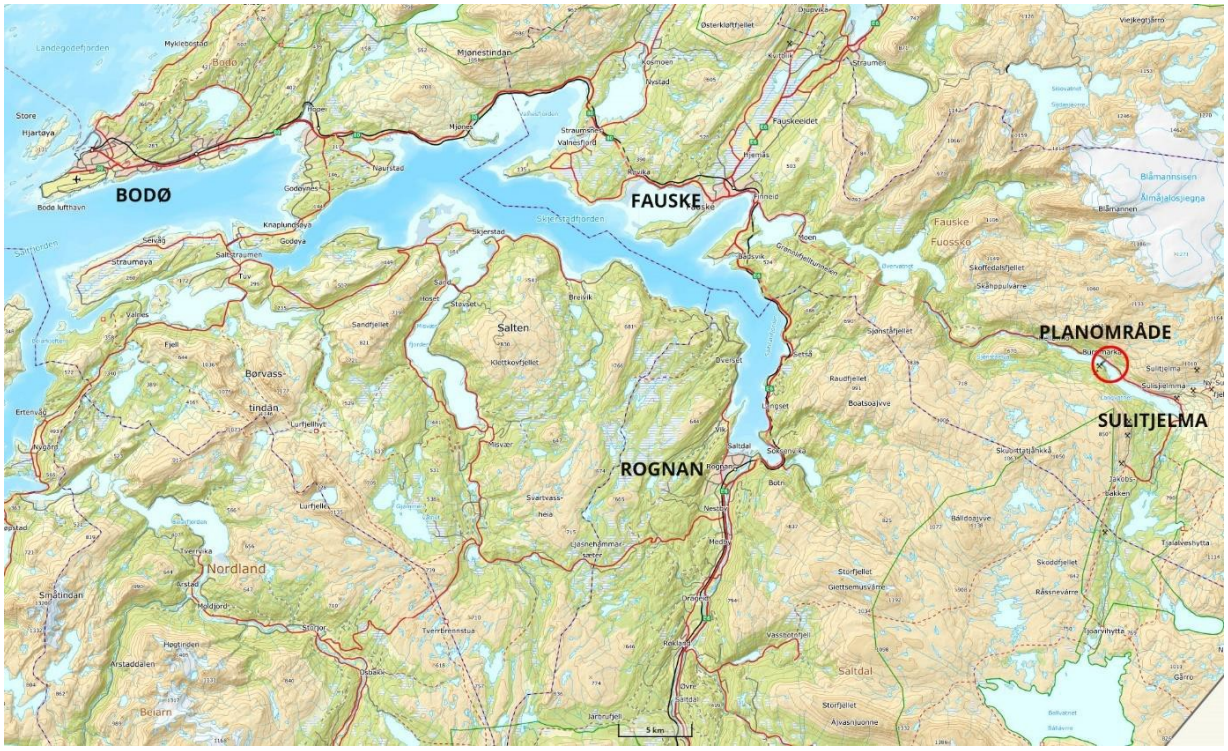
1.4 Driftsselskap

Nye Sulitjelma Gruver AS er driftsselskapet som skal utvinne forekomstene i Sulitjelma området. Selskapet har god kompetanse på gruvedrift gjennom sine ansatte og innleid kompetanse.

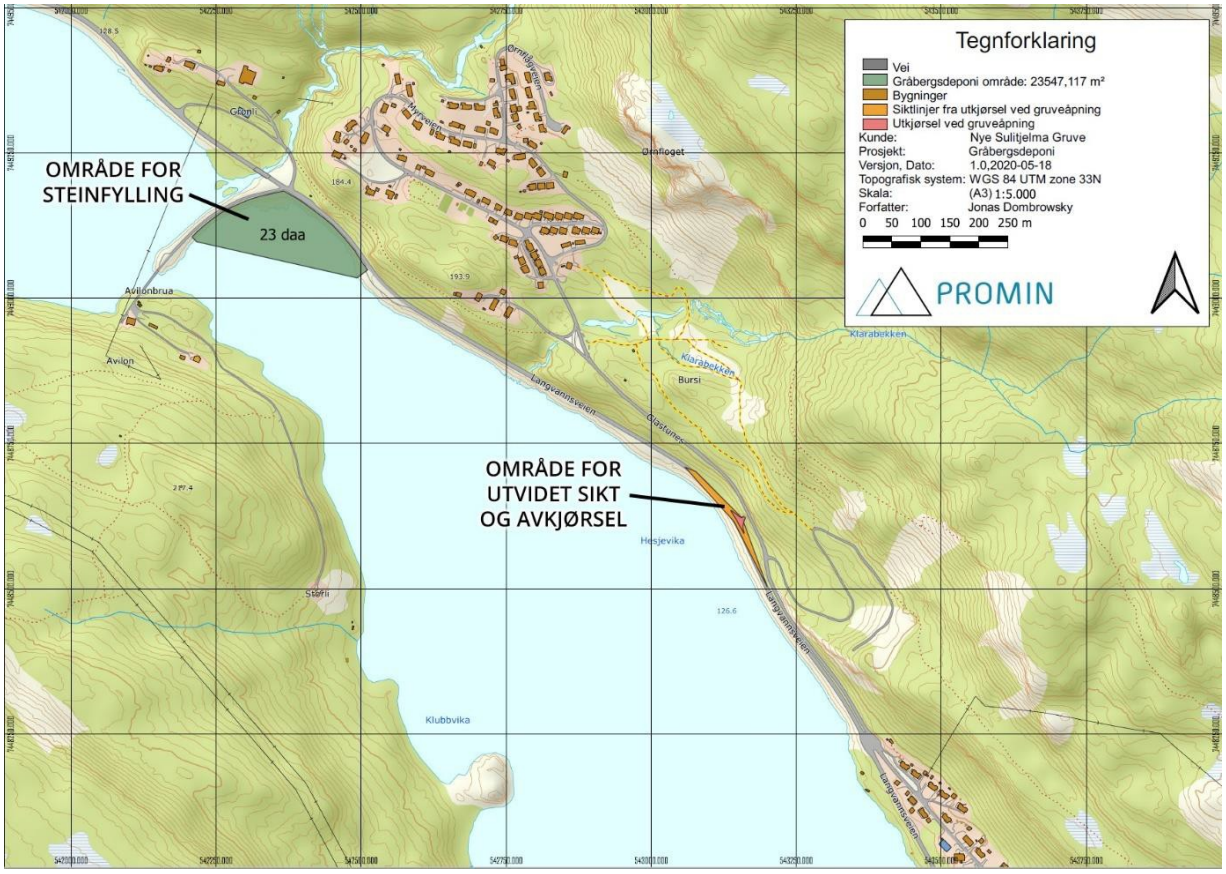
Selskapet har tidligere fått vedtatt Områdereguleringsplan for Sulitjelma gruver (Plan-ID: 2015001).

2 Planområdet og omgivelsene

2.1 Planavgrensning og lokalisering



Figur 3 Oversiktsbilde som viser planområdet ift. omgivelsene.



Figur 4 Utsnitt av plankart. Plankartet ligger som vedlegg A.

Områdene ligger i Fauske kommune i området nært knyttet til Langvatnet ved Sulitjelma. Det er to separate områder som skal reguleres, det ene er en steinfylling og det andre er et område for siktlinjer ved utkjørsel fra gruveåpning til Fylkesvei 830 (heretter **FV830**).

Steinfyllingen vil dekke et område på overflaten som er ca. 23 dekar dersom det blir fylt helt opp. Det er ikke et mål at dette området skal fylles opp, tvert imot ønsker NSG å nyttiggjøre seg steinmassene i den utstrekning det er teknisk og økonomisk mulig. Det er et ønske fra NSG å utføre knusing og sikting i kampanjer av og til på deponiområdet slik at man kan lage tilslagsmaterialer for bruk til prosjekter i både privat og offentlig regi i Fauske kommune. På den måten vil man forlenge deponiets levetid, benytte mer av det som tas ut av fjellet, minske annen påvirkning på natur andre steder i kommunen, kanskje skape noen flere arbeidsplasser lokalt samt gi en mulig økonomisk oppside.

Det andre området er siktlinjer og av/på-kjørsel som må etableres for trygg utkjørsel fra tunnelåpningen som befinner seg på dette stedet. Fartsgrensen forbi gruveåpningen er 80 km/t. Det vil være nødvendig å rydde noe busk og skog for å etablere en god siktlinje for området.

Figur 5 Satelittbilde fra områdene.

2.2 Beskrivelse av planområdet

2.2.1 Dagens arealbruk

Området som ønskes regulert til steinfylling er en del av Langvatnet som ligger mellom FV830 og en fylling med tilsvarende materiale som i dag utgjør Avilonveien over Langvatnet og til sørlige gruver og forekomster.

Siden området bærer preg av veifyllinger fra både Avilonveien og FV830 er det ikke noe spesiell naturtype som inngår i dette området på land, se Figur 6.

Når det gjelder området som skal reguleres for utkjørsel med siktlinjer, så er dette områder som i dag er vegbane for FV830 og kun begrodd med busker og små trær langs vegbanen.

Figur 6 Eksisterende veifylling i Langvatnet, Avilonveien, og området innenfor der steimassene skal legges ut.

2.2.2 Eiendomsforhold

Begge de to områdene hører til følgende eiendom:

- Kommunenr.: 1841
- Kommune: Fauske
- Gårdsnr.: 119
- Bruksnr.: 1
- Type: Grunneiendom
- Eier: Statskog SF

Ansvaret for veien over til Avilon (over fylling og bro) fra FV830 tilhører Fauske kommune. Ansvaret for FV830 tilhører Nordland Fylkeskommune.

2.2.3 Tilstøtende arealbruk

Området har historisk vært et gruvesamfunn og dette preger også området umiddelbart rundt de to områdene som inngår i denne planen.

Avilonveien med bru ble laget for å få tilgang til malmforekomster lenger sør og gruveåpningen er laget for tilkomst til fremtidig malm.

Langvatnet ligger på kote 126 til 127 moh, og det ligger et boligfelt ca. 100 meter nordøst for den planlagte steinfyllingen. Boligfeltet ligger vesentlig høyere i terrenget (fra ca. 170 til 200 moh) og har ikke i stor grad innsyn mot deponiet. Det ligger noen få hus ca. 200 meter nord for deponiet (Grønlibakken), disse ligger på ca. 150 moh. Det er også her begrenset innsyn mot deponiområdet.

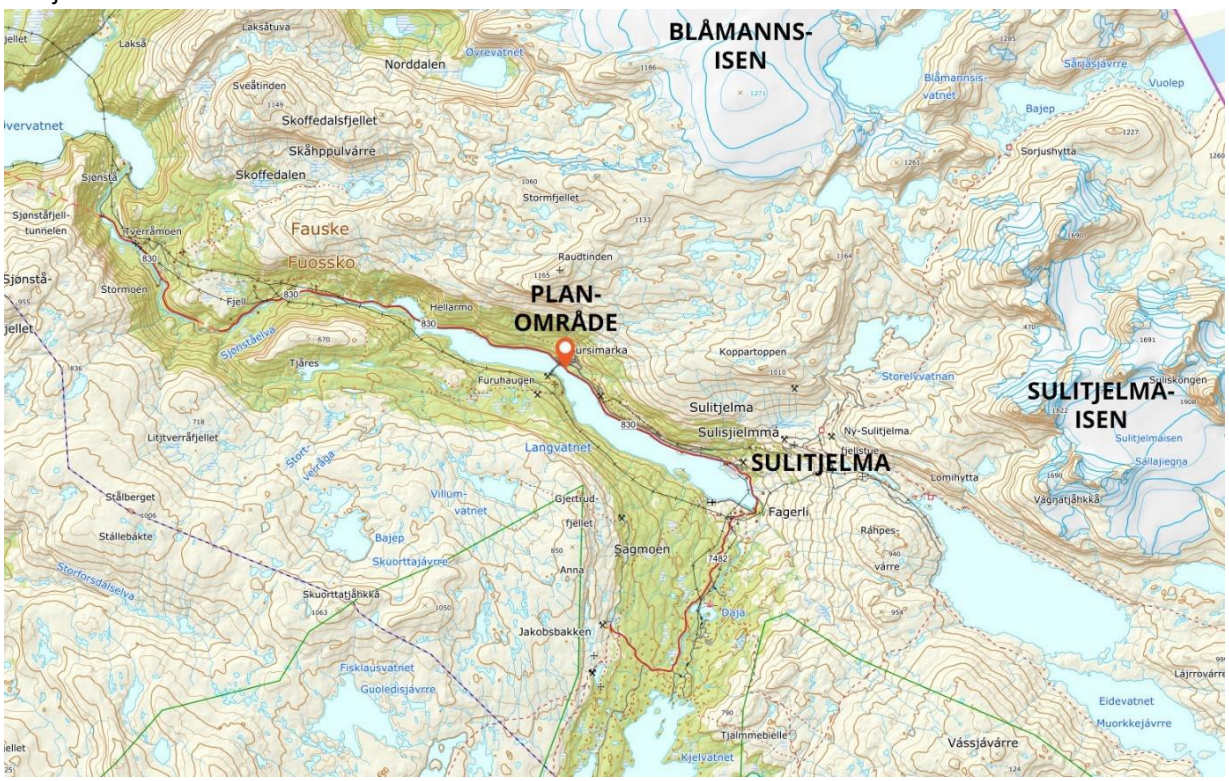
2.3 Analyse av nærområdet og omgivelsene

Sulitjelma samfunnet er et tettsted i Fauske kommune med 372 innbyggere (per 1.1.2020). Sulitjelma har vært et samisk område i vel 1000 år og nordmenn bosatte seg i området rundt 1850. I 1858 ble det funnet kobber og svovelkis og prøvedrift ble igangsatt. Mot slutten av 1800-tallet vokste bedriften seg til å bli

Norges største bergverk med opptil 1750 ansatte (i 1913). Sulitjelmabanen (jernbane) ble ferdig i 1956, denne banen er nå revet og veien går langs samme trasé. Bergverksdriften opphørte i 1991.

En del bekker i området og noen tipper og spesielt Langvatnet er preget av gammeldags gruvedrift og sur avrenning fra tipper og gruveområder som står under vann. Deler av de gamle gruvene er bygd om til besøksgruve og museum. Selv 30 år etter stansen i gruvedrift kan man fortsatt si at Sulitjelma er et gruvesamfunn.

Området rundt Sulitjelma er preget av bratte fjell og isbreer og det er et populært hytteområde sør for Sulitjelma.



Figur 7 Planområde ift. Sulitjelma og landskapet rundt med isbreer og bratte fjell.

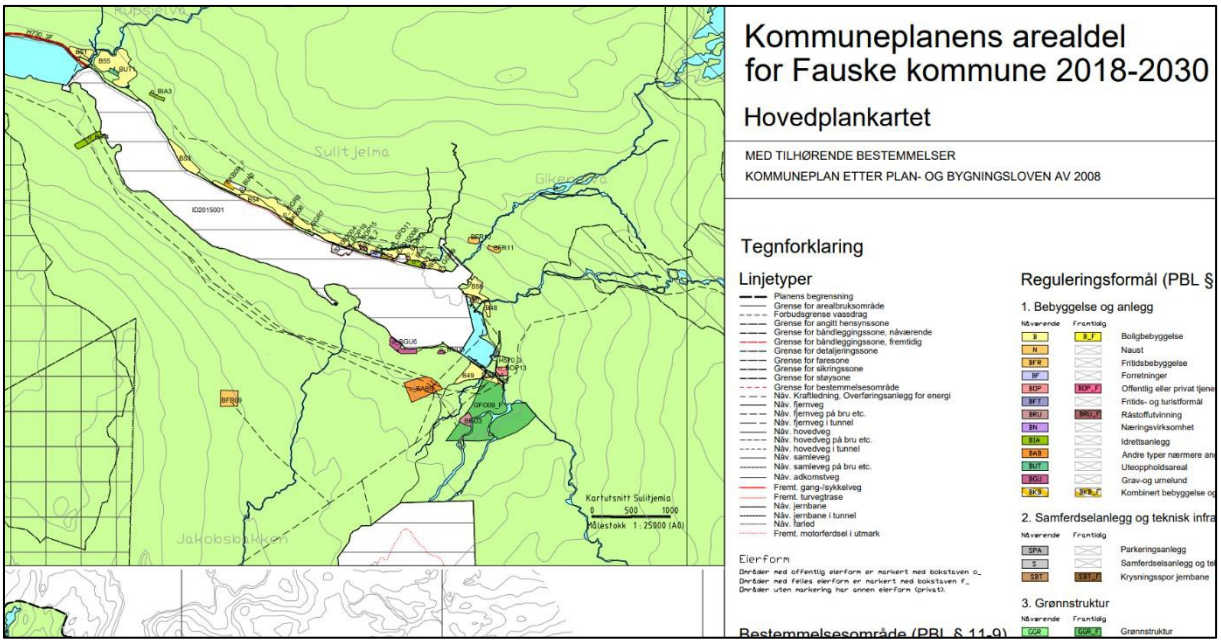
3 Plansituasjon og føringer

3.1 Forholdet til kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for området er:

> KOMMUNEPLANENS AREALDEL SJØ OG LAND 2018-2030
> Planbestemmelser og retningslinjer
> Revisjon: 22.01.19, sak nr 008/19.

Se utsnitt av planen i Figur 8 under.

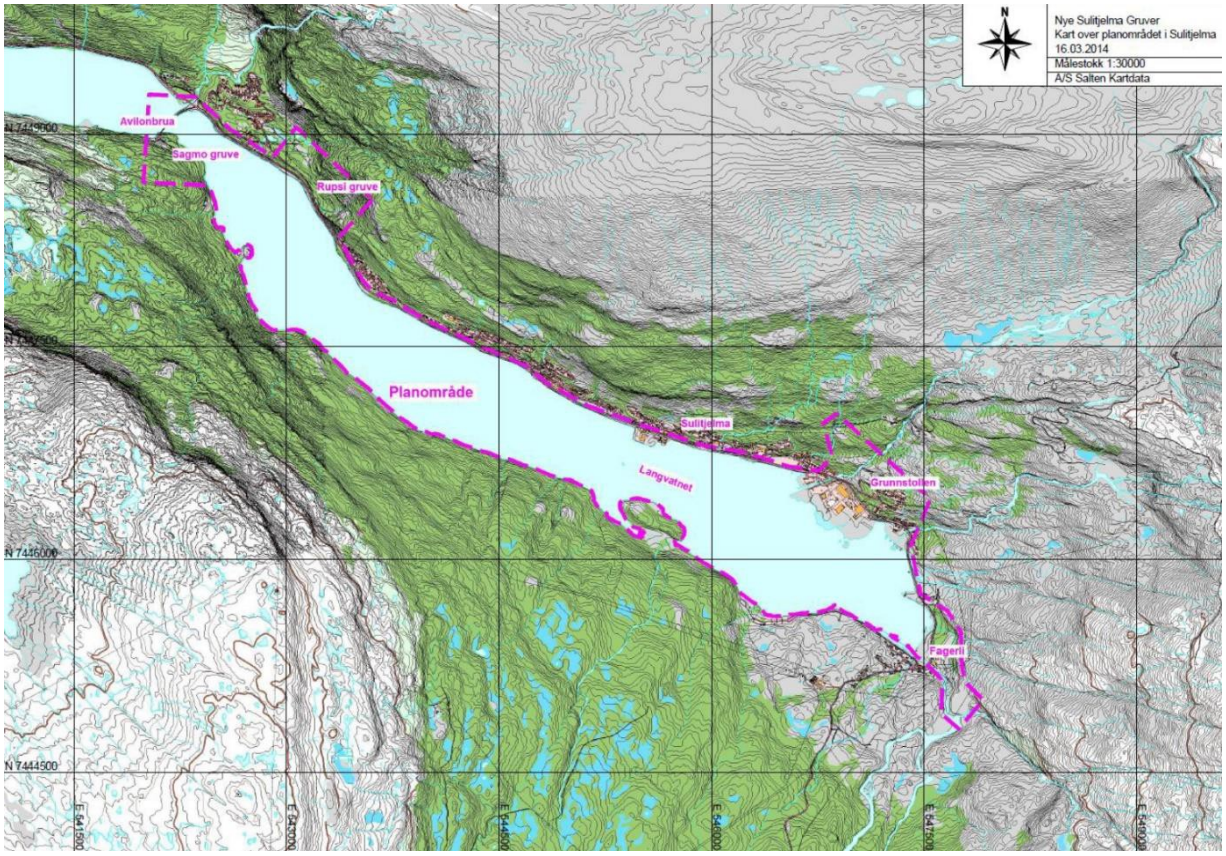


Figur 8 Utsnitt fra Kommuneplanens arealdel for Fauske kommune 2018-2030.

Kommuneplanens arealdel beskriver at det er Plan-ID 2015001 som gjelder i det området det søkes om. Dette er beskrevet videre i kap. 3.2 under.

3.2 Forholdet til gjeldende reguleringsplan

Denne planen forholder seg til Områdereguleringsplan for Sulitjelma gruver (Plan-ID: 2015001), fra 3. juli 2015. Se Figur 9 under. Vi ser av kartet under at områdeplanen dekker et område fra steinfyllings-området i nord-vest til industriområdet i sør-øst.



Figur 9 Utsnitt fra Områdereguleringsplan for gruvedrift i Sulitjelma (Plan-ID: 2015001)

3.3 Forholdet til evt. pågående planarbeid i eller omkring planområdet.

Det er ikke kjennskap til pågående planarbeid i området for detaljreguleringen. Det nærmeste pågående planarbeidet er for boligområde på Charlottatippen som ligger vest for Sandnes industriområde.

3.4 Forholdet til regionale interesser

Det vises til Fylkesplanen for Nordland 2013-2025 og da spesifikt kap 8.3 om naturressurser, kulturminner og landskap, bokstav l), samt kap. 8.6 om klima og klimaendringer, bokstavene c) og e).

Følgende tekst finnes i Fylkesplanen kap 8.3, (Naturressurser, kulturminner og landskap) bokstav l):

> *l) Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner.*

Og kap 8.6 (Klima og Klimatilpasning), bokstav c) og e):

> *c) Kommunene skal i nødvendig grad kartlegge og innarbeide potensielle faresoner (flo, flom og skred), som følge av klimaendringer i planleggingen. Det er viktig at det angis bestemmelser som tilpasser arealbruken til konsekvensene av et endret klima.*
>
> *e) Energibruk og tilrettelegging for nye miljøvennlige energiløsninger, skal være et gjennomgående perspektiv i kommuneplaner og planer som legger til rette for utbygging.*

Ad punkt l), så tas det hensyn til vannkvalitet i sjø ift. det planlagte tiltaket og tiltakshaver har god dialog med Fauske kommune om en helhetlig tilnærming til vannmiljøplaner.

Ad punkt c), så er tiltaket i liten grad påvirket av mulige effekter av potensielle farer knyttet til klimaendringer. Det er ingen fare for ras i nærheten (det ligger et boligfelt rett i overkant – Bursimarka) og et eventuelt ras ned i Langvatnet med tilhørende skredbølge vil ha små konsekvenser for en steinfylling, spesielt ift. mer utsatte områder som bebyggelse etc.

Ad punkt e), så vil tiltakshaver til enhver tid søke å ha moderne utstyr med lavt utslipp og på sikt også se på elektrisk drevet utstyr som har lavere utslipp og lavere spesifikt energibehov.

4Detaljert presentasjon av prosjektet

4.1 Tiltakets oppsider

Ved å gjennomføre den planlagte utvidelsen av Rupsi stollen vil man kunne komme inn til deler av forekomsten som ligger veldig dypt under overflaten. Dette vil medføre mulighet for aksess til Rupsi forekomsten som NSG har utvinningsrett på. Dette vil være en fordel da man slipper boring fra overflaten, noe som er positivt for reindrift, miljøbelastning i fjellet og vil muliggjøre en bedre kartlegging grunnet lavere kostnader på boring fra tunnelen.

Forekomsten som er avdekket vil bores opp til et sikrere nivå som både kan brukes i selskapets ressursmodell og videre finansiering og som grunnlag for fremtidig gruvedrift.

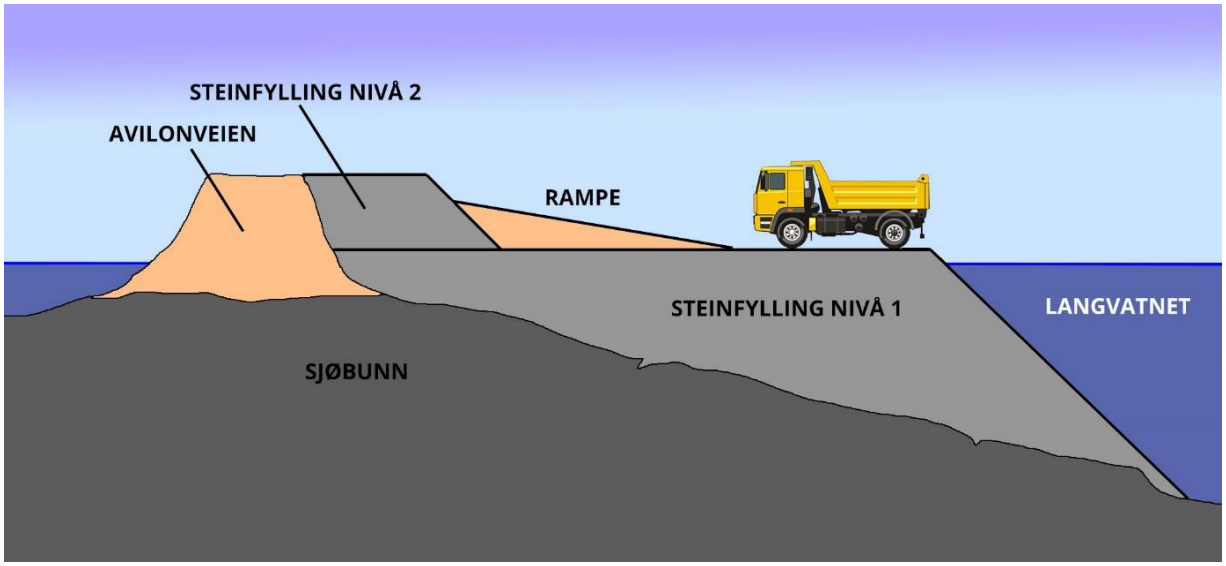
Tunnelen vil også gi en detaljert geologisk, hydrogeologisk, geoteknisk og bergmekanisk oversikt etter hvert som man beveger seg innover i fjellet. Dette vil gi essensiell informasjon for senere arbeid med forekomst, ressurs, gruvedesign med videre.

Tunnelen vil også kunne benyttes som driftstunnel når eventuell drift startes opp. Tunnelen er per i dag luftfylt, så ingen drenering av gammelt gruvevann er nødvendig. Det er i dag liten drenering av vann ut av denne stollen og man forventer ikke mye inntrengning av vann når man går videre innover fordi man beveger seg enda dypere inn i fjellet og det er mindre sannsynlig med vanninntrengning jo lenger inn man kommer. Å kunne benytte samme tunnel både til undersøkelse og drift gir en oppside både miljømessig og økonomisk for prosjektet. Miljøet blir spart for å lage ekstra tunneler siden de kan gjenbrukes.

Denne planen er essensiell for videre utvikling av prosjektet da den tilrettelegger for tunnelen og dermed videre undersøkelser som kan lede til realisering av gruvedrift og arbeidsplasser i lang tid for det tradisjonsrike gruvetettstedet.

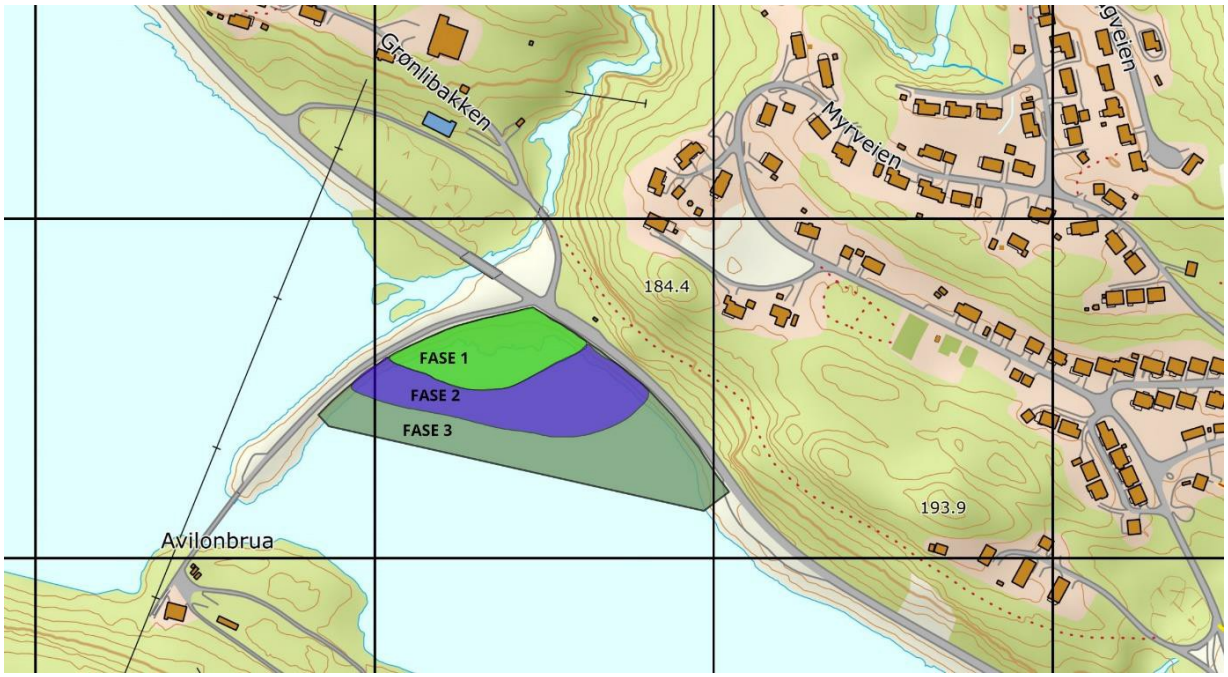
4.2 Steinfylling

I Langvatnet vil deler av vika fylles opp med steinmasser fra tunneldriften etter hvert som stollen utvider seg innover. Det vil lages en avkjørsel fra FV830 når deponiet er kommet et stykke på vei. I starten vil Avilonveien bli brukt som utgangspunkt for tipping for utvidelse av deponiet. Steinfyllingen vil bygges opp i to nivåer, først opp til litt over nivået på Langvatnet og deretter opp til nivået som Avilonveien ligger på, se Figur 10 under. Dette er et avbøtende tiltak for å hindre at steinen får for mye energi når den tippes ut i Langvatnet og vil dermed redusere oppvirvling av partikler.

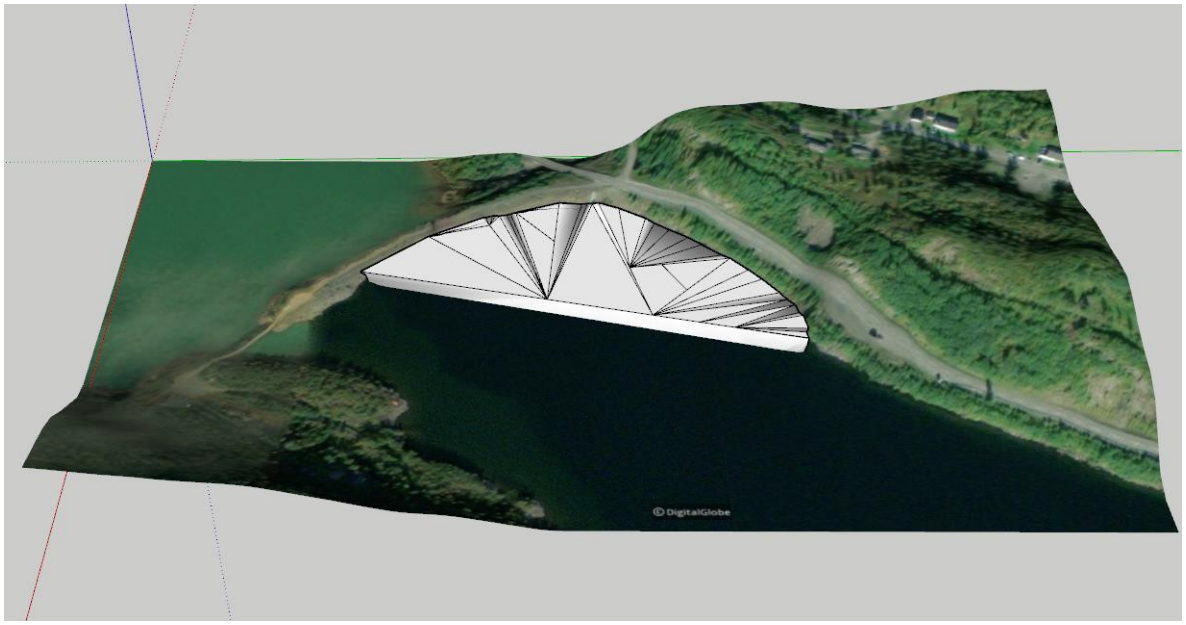


Figur 10 Tverrsnitt av steinfylling.

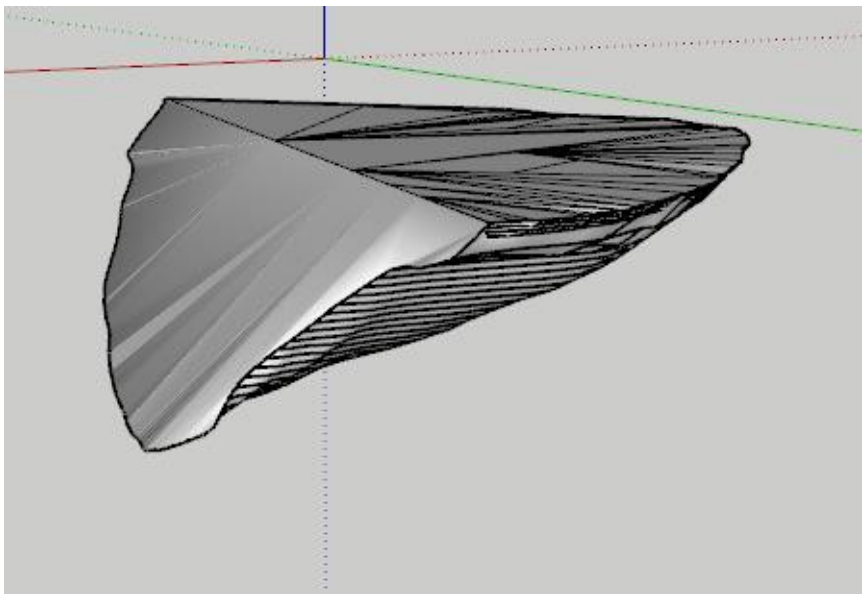
Når deponiet har nådd en viss størrelse (Fase 1), se Figur 11 under, vil det være mulig å drive kampanjebasert knusing og sikting av steinmassene for produksjon av tilslagsmaterialer.



Figur 11 Hvordan steinfyllingen er tenkt utvidet i faser. Fase 1 må utføres for å få plass et område som kan brukes til knusekampanjer for å lage tilslagsmaterialer. Fase 2 og 3 utføres dersom salg av steinfraksjoner og lagring av råsprengt stein inne i gruvene ikke er tilstrekkelig for å ta unna steinmassene fortløpende.



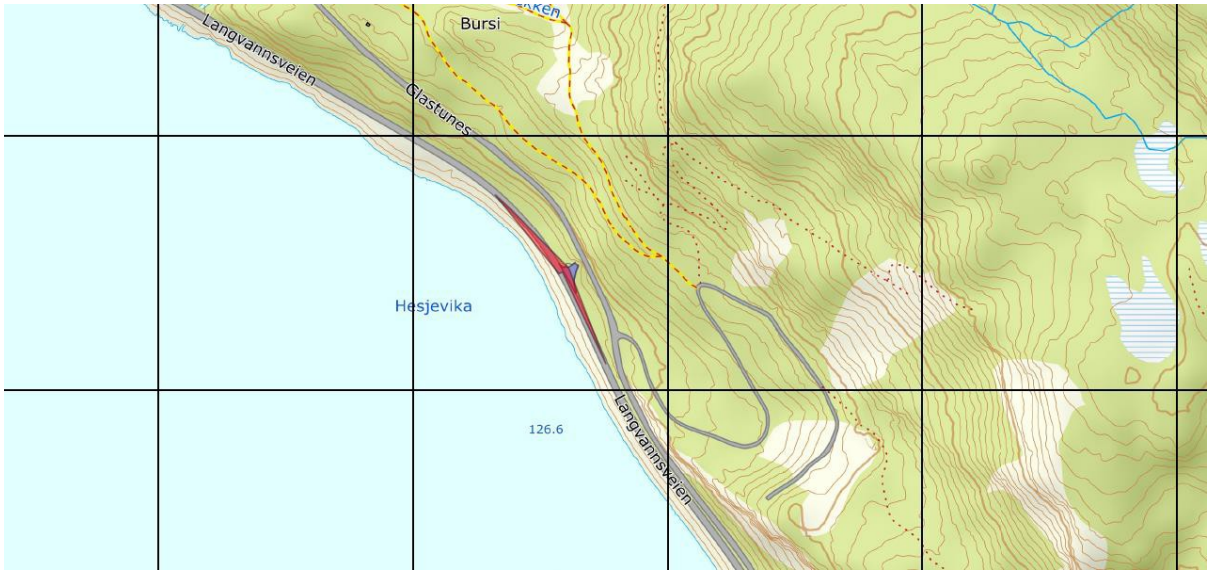
Figur 12 Område dekket av steinfyllingen ved max utstrekning.



Figur 13 Her vises en kalkulert 3D volumberegning av steinfyllingen dersom den når full størrelse. Volumet er da beregnet til 520.000 m³.

4.3 Avkjørsel fra Rupsi stollen

Den andre delen av detaljplanen omhandler avkjørsel fra gruveåpningen ved Bursi, se Figur 14 under. Her vil avkjørsel utvides slik at den tilfredsstiller standard for avkjørsel med lastebil slik at man ikke trenger å svinge over i motsatt kjørebane når man kjører ut på veien. Det vil også ryddes busk, kratt og småskog slik at siktelinjene blir slik de er inntegnet og ift. gitt standard.



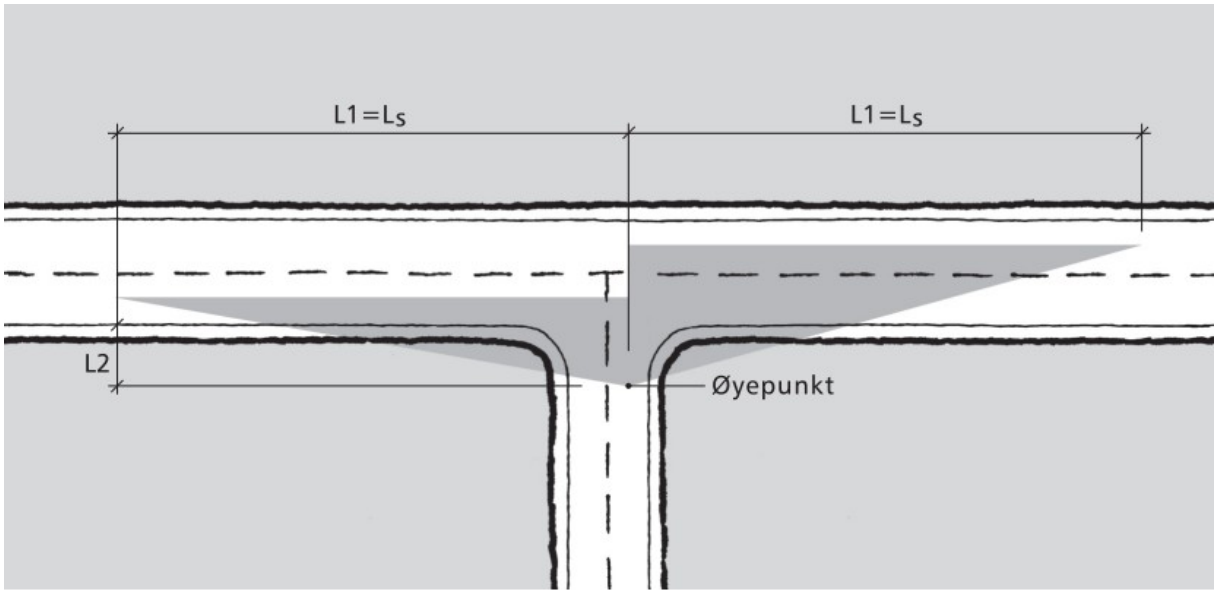
Figur 14 Utsnitt av detaljplankartet som viser siktlinjer og avkjørselområde fra FV830 til Bursi gruveåpning. Fartsgrensen i området er 80 km/t. Detaljkart for denne delen av planen ligger vedlagt (Vedlegg B).

For utarbeidelse av krysset har følgende veiledninger fra Vegvesenet blitt brukt:

- N100 Veg- og gateutforming, og
- V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss

Siktkrav for avkjørsel

Det henvises til veiledning V121. I Figur 15 under, ser vi utgangspunktet for siktlinjer fra avkjørsel.



Figur 15 Siktkrav i avkjørsler (fra veiledning V121)

Gitt følgende kriterier for avkjørselen ved Rupsi stoll:

- Fartsgrense 80 km/t Hentet fra Vegvesenet (tall fra 2021)
- ÅDT: 650 Hentet fra Vegvesenet (tall fra 2021)

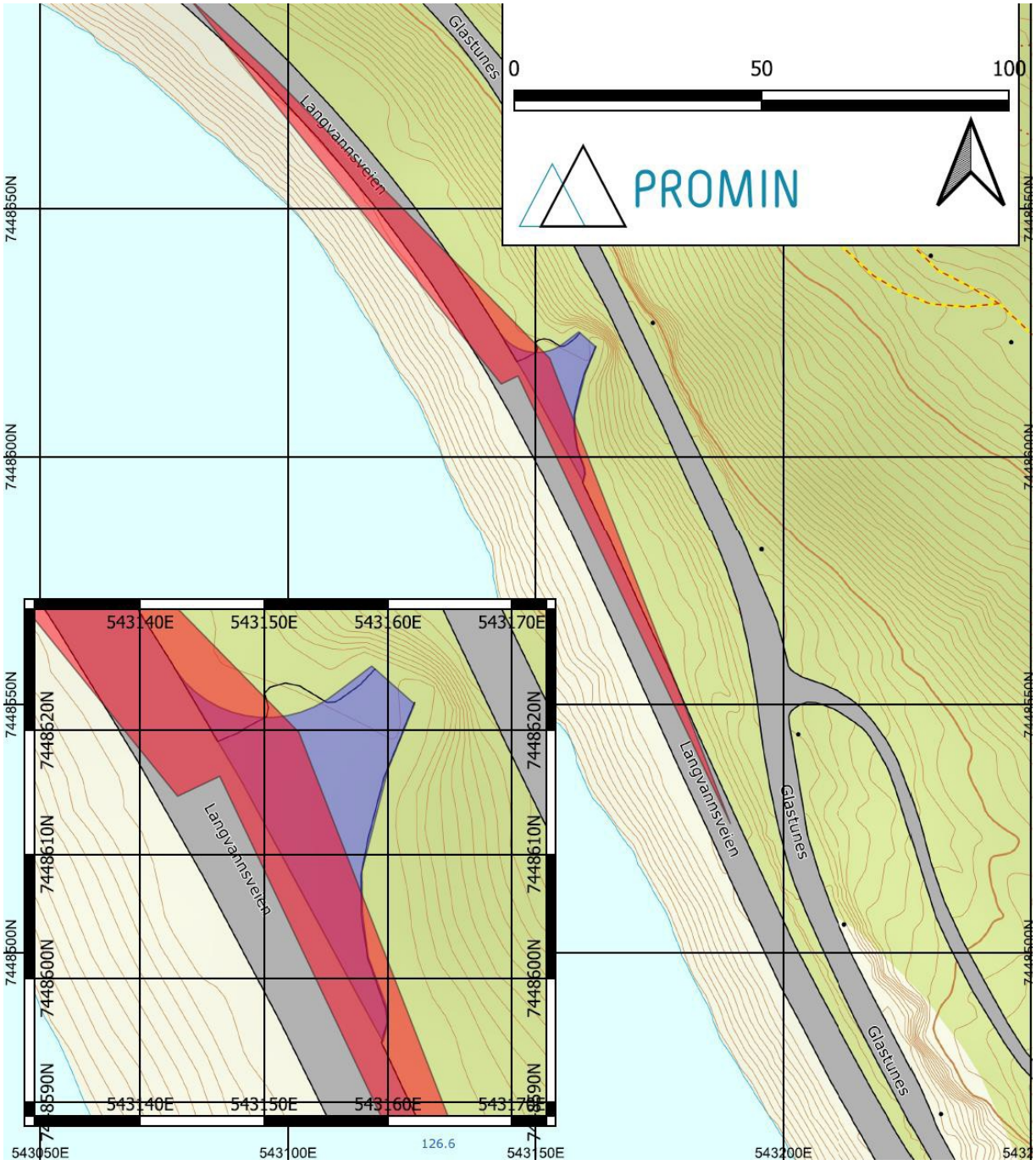
Det gir dimensjoneringsklasse Hø1 i henhold til tabell 3.2 i veiledning N100. Videre gir dette:

- L2 = 6 m (tabell 3.7 i veiledning V121), og
- L1 = L_S (Stoppsikt) for Hø1 veg med 80 km/t fartsgrense er 100 meter (tabell 3.8 i veiledning V121)

Videre sier V121 følgende:

> *For avkjørsler med ÅDT > 50 eller med stor andel lastebiler og vogntog, og ÅDT på primærvegen < 2000, bør hjørneavrundingen utføres som en enkel sirkelkurve med radius R = 9 m. Disse avkjørslene bør bygges med samme krav til vertikal linjeføring som kryss (se kapittel 3.1).*

Avkjørselen vil nok ikke ha ÅDT > 50 ved oppstart, men det kan skje etter noe tid. Likevel vil det være en stor andel av trafikken fra avkjørselen som er i kategorien «lastebil», dermed gjelder denne og vi får en enkel sirkelkurve med radius R = 9 m. Vertikal linjeføring er ikke et problem i området da alt ligger i tilnærmet samme plan da det har vært en gammel jernbanestrekning. Se både siktlinjer og utforming av avkjørsel i Figur 16 under. Det er også tatt hensyn til kurvatur langs FV 830 i retning Fauske i utformingen av siktlinjene.



Figur 16 Siktlinjer på 100 meter tegnet inn for avkjørselen (rødt), samt utforming av avkjørsel (blågrå) med radius 9 meter.

4.4 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det er ikke planlagt noen bygg eller anlegg utover steinfyllingen og avkjørselen i forbindelse med detaljplanen.

5 Tiltakets påvirkning

Tiltakshaver er opptatt av å ta vare på områdets karakter og særpreg. Det er et sterkt ønske om å ta vare på miljøet og få til et godt naboforhold. Følgende parametere er belyst i planprosessen:

1. Arbeidsplasser og næringsliv
2. ROS analyse
3. Steinfyllingen
4. Støv og støy
5. Akutt forurensning
6. Avrenning til grunn, grunnvann, overflate og vassdrag.
7. Estetisk
8. Naturmiljø
9. Nærmiljø og friluftsliv
10. Kulturminner
11. Trafikk
12. Sikkerhet og drift
13. Jordbruk og matjord
14. Klima

Under følger en noe mer detaljert, beskrivelse av de enkelte punktene.

5.1 Arbeidsplasser og næringsliv

Det vil skapes lokale arbeidsplasser og lokal aktivitet med dette tiltaket. Det antas at det ved driving av en forlengelse av Rupsi stoll vil bli ca. 10 arbeidsplasser direkte, og i tillegg flere arbeidsplasser knyttet til prøveboring mv av forekomsten som man kommer inn til.

På lang sikt vil dette tiltaket åpne opp for muligheten for en større industrisatsning med gruvedrift med prosessanlegg i Sulitjelma. Dette vil kunne gi rundt 70 arbeidsplasser totalt direkte ansatt i virksomheten.

«Et vanlig anslag er at et årsverk i mineralnæringen utløser 1-3 årsverk i andre næringer. Dette betyr at det er antatt at hvert årsverk i bergindustrien genererer fra 1-3 årsverk annen sysselsetting som følge av økt etterspørsel hos leverandører, underleverandører, service, transport med mer.»[1] Det vil si at de 10 arbeidsplassene man vil ha allerede ved oppstart, kan føre til mellom 10 og 30 tilknyttede arbeidsplasser totalt. Det følger da at ved en etablering av en gruve på et senere tidspunkt vil de 70 arbeidsplassene kunne utløse fra 70 til 210 sekundære arbeidsplasser.

Tiltakshaver har en lokal forankring og er opptatt av å skape mest mulig lokale arbeidsplasser gjennom lokal videreforedling av malmen.

5.2 ROS-analyse

For å sikre at alle påvirkningsparametere er fanget opp av planprosessen er DSB sin nyeste veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» (april 2017) anvendt for ROS-analysen. Komplett ROS-analyse er vedlagt, se Vedlegg C. Alle tiltakene som fremkommer av de ulike risikoene i analysen er tatt inn i reguleringsplanarbeidet.

[1] Harde fakta om mineralnæringen – Mineralstatistikk 2018 (side 40), Direktoratet for Mineralforvaltning

5.3 Steinfyllingen

Figur 17 Veifyllingen som utgjør Avilonsveien over Langvatnet. Dette er området for steinfyllingen.

Tiltaket vil i liten grad avvike fra eksisterende landskap da det allerede finnes en veifylling i samme område.

Deponiet er planlagt å ikke gå høyere i terrenget enn eksisterende veifylling og vil i så måte ikke stikke seg nevneverdig ut i landskapet.

Avbøtende tiltak

Følgende tiltak gjøres for å minimere miljøpåvirkning og risiko i forhold til steinfyllingen:

- Det skal lages en rampe som går ned fra vei-nivå til vann-nivå slik at fylling i vannet ikke skjer fra en høyde større enn nødvendig. Dette vil redusere energien steinen får når den treffer vannet og bunnen og minke oppvirvling av partikler.
- All stein som skal legges på deponi skal være i kategorien «inerte fjellmasser». Det vil si at dersom man treffer på en malm-sone, så skal dette legges på lager (dette vil være interessante masser for prøveforsøk mv. ift. videre utvikling av prosess og kunnskap om malmen).
- Etter hvert som deponiet ferdigstilles, altså at det når gitt høyde, kan det beplantes med stedegne arter for å hindre innsyn, minke støvflukt og bedre estetikken.
- Eventuelle kulturminner under vann som oppdages under arbeidet skal rapporteres til Norges Arktiske Universitetsmuseum og arbeidet i det aktuelle området skal midlertidig stanses.

5.4 Støv og støy

Støy fra deponiet vil være meget begrenset. Støyen vil i all hovedsak komme fra noe økt lastebiltrafikk til og fra deponiet, samt tipping av masser på deponiet. Begge støykildene er kortvarige og engangs-støykilder (ikke kontinuerlig støy). Det er et ønske fra samfunn og bransje og næringsaktører å utnytte forekomstene i størst mulig grad, det innebærer også bruk av overskuddsstein i den grad det er mulig. Det vil derfor være et ønske om å kampanjevis utføre knusing og sikting med mobilknuser på deponiområdet. En slik knuser / sikt har stor kapasitet og det vil være få og korte økter som trengs en gang imellom.

NSG plikter å holde støvflukt fra deponiet nede og innføre tiltak som gjør at man unngår unødvendig støving i perioder med tørt vær og vind. En steinfylling er normalt ikke veldig støvete i forhold til avgangsdeponier over jord og lignende, det vil derfor normalt ikke være et stort problem med støving fra slike deponi.

Avbøtende tiltak for støv og støy:

- Redusert driftstid;
  - mandag – fredag 07.00 – 19.00
  - fredag vil aktiviteten avsluttes klokken 18:00
  - det skal ikke kjøres stein til steinfyllingen lørdag eller søndag
  - det skal ikke kjøres stein til steinfyllingen i forbindelse med rød-dager, helligdager mv.
- Støv:
  - I tørre perioder med mye støvflukt skal det gjennomføres støvdempende tiltak for å hindre støvproduksjon og støvspredning. Aktuelle tiltak er vasking av utstyr, støvdemping i Rupsi stoll og vanning av steinfylling.
  - Det vil kunne beplantes noe mot FV830 når den delen av steinfyllingen som er nærmest veien blir ferdigstilt. Dette vil være med å hindre støvflukt og fungere som en vindbarriere.

5.5 Akutt forurensning

Med akutt forurensning menes utilsiktet forurensning i form av utslipp, ulykker, uhell osv. Det kan eksempelvis være olje fra hydraulikk med lignende fra kjøretøy og anleggsmaskiner som skal brukes.

Avbøtende tiltak for akutt forurensning:

- Det skal finnes prosedyrer for innsamling/oppsamling av forurensning/forurenset masse.
- Normalt vil vedlikehold av maskiner ikke foregå i Rupsi stoll eller på steinfyllingen, men ved et verksted eller produksjonslokale. Dersom vedlikehold må gjennomføres på stedet, så skal det brukes et eget område for vedlikehold av kjøretøy der eventuelle lekkasjer kan samles opp.

5.6 Avrenning til grunn, grunnvann, overflate og vassdrag.

Steinfyllingen som skal etableres vil ikke bestå av malm (som typisk inneholder sulfider etc. med større utlekkingspotensiale av kobber og andre metaller), men av sideberg som i meget liten grad inneholder mineraler som bidrar til utlekking av metaller. Slikt sideberg vil i tillegg i mindre grad være knust opp, det er stort sett råsprengt fjell og har dermed mye mindre overflate areal enn for eksempel et avgangsdeponi med finkust / nedmalt materiale. Mindre overflate betyr mye mindre sjanse for at eventuelle mineraler med et oksideringspotensiale kan oksidere og dermed frigi metallioner.

Under driving av tunnelen vil geologer være jevnt til stede for å fortløpende kontrollere sikkerhets-aspekter ved fjellet og kartlegge geologien. Dersom tunnelen skulle komme inn i områder med malm, skal denne malmen ikke legges ut på steinfyllingen.

Langvatnet har i dag et høyt innhold av kobber grunnet tidligere tiders gruvedrift drevet etter gamle prinsipper. Det er derfor usannsynlig at den planlagte steinfylling i det hele tatt har potensiale til å gi noe målbart bidrag.

Avbøtende tiltak for avrenning:

- Det viktigste er å følge med på geologien etter hvert som Rupsi stoll blir utvidet. Det vil derfor være kontinuerlig overvåking og logging med geologer for å overvåke mineralogiske parametre.

- Eventuell malm eller bergarter med utlekkingspotensiale skal ikke legges på steinfyllingen, men tas vare på.

5.7 Estetisk

Avkjørselen er ikke vurdert til å gi noe negativt estetisk bidrag.

Steinfyllingen vil kunne oppleves noe negativt under drift da det er et område som til dels vil være steinbelagt og det vil foregå transport på.

Avbøtende tiltak for trafikk:

- Det vil kunne beplantes noe mot FV830 når den delen av steinfyllingen som er nærmest veien blir ferdigstilt. Dette må gjøres på en måte som ikke går ut over siktlinjer for avkjørselen slik den ser ut i dag. Dette vil gi mindre innsyn og en bedre opplevelse av området.

5.8 Naturmiljø

Naturmiljø er et naturområde der et biologisk mangfold av levende mikroorganismer, planter, fugler og dyr er ivaretatt.

Naturmiljøet vil i meget liten grad bli påvirket av tiltaket. Det vil være en meget begrenset del av Langvatnet, i tilknytning til eksisterende fylling for Avilonveien som skal tas i bruk som steinfylling.

Avbøtende tiltak for naturmiljøet:

- Unngå lysforurensning for å hindre at dyr som er avhengig av nattens mørke ikke blir påvirket. Skru av lys når det ikke er aktivitet.

5.9 Nærmiljø og friluftsliv

De to områdene vil i liten grad kunne påvirke friluftsliv da det ikke er noen områder for opptak av båt eller lignende i dette området av Langvannet. Det er heller ingen turstier eller lignende som blir påvirket.

Avbøtende tiltak for nærmiljø og friluftsliv:

- Unngå lysforurensning for å hindre at området rundt ikke blir påvirket. Skru av lys når det ikke er aktivitet.

5.10 Kulturminner

Som det henvises til i områdeplanen og ROS-analysen, er det ingen beskrevne kulturmiljøverdier som ligger innenfor områdene til denne detaljplanen.

Avbøtende tiltak for kulturminner:

- Eventuelle kulturminner under vann som oppdages under arbeidet skal rapporteres til Norges Arktiske Universitetsmuseum og arbeidet i det aktuelle området skal midlertidig stanses.

5.11 Trafikk

Det vil være en marginal trafikkøkning med kjøring inn og ut av Rupsi stoll til steinfyllingen. Dette er en meget begrenset strekning av FV 830.

For utkjørselen er det minimalt med påvirkning da det er bare mindre justeringer av avkjørselen samt rydding av noe busker og småskog langs FV830 for opprettelse av siktlinjer.

Det er meget få gående og syklende på strekningen. Det er ikke noe gangfelt eller sykkelfelt for strekningen, så sjåfører må være ekstra oppmerksomme.

Utkjørsel fra gruva vil tilrettelegges for en trygg avkjøring i henhold til veiledere for dette, både med hensyn til svingradius ut fra avkjørsel ved gruva og for siktlinjer for sjåføren som skal kjøre ut av gruva og ut på FV830.

I forbindelse med steinfyllingen vil det utføres en geoteknisk undersøkelse av grunnen.

Avbøtende tiltak for trafikk:

- Utforming av krysset slik at man ikke trenger å krysse veien ved avkjøring, jamfør kapittel 4.3 over.
- Opplæring av ansatte slik at de er bevisst sin sjåfør-rolle og det ansvaret de har.

5.12 Sikkerhet og drift

Under tipping av stein på steinfyllingen vil det være farer ved ustabilitet ved kantene på fyllingen. Det vil også være noe risiko forbundet med transporten til og fra fyllingen og inn i Rupsi stoll. Dette er dog ikke noe mer enn normal drift ved typisk anleggsvirksomhet hvor som helst ellers.

Avbøtende tiltak for sikkerhet og drift:

- Utforming av krysset slik at man ikke trenger å krysse veien ved avkjøring, jamfør kapittel 4.3 over.
- Opplæring av ansatte slik at de er bevisst sin sjåfør-rolle og det ansvaret de har.
- Spesiell varsomhet ved tipping på steinfyllingen;
    - Det skal ikke kjøres helt ut på kanten med lastebil.
    - Det skal etableres tippkanter som lastebil kan kjøre mot uten å komme for langt ut.
    - Bulldozer eller lignende skal brukes for å sikre området for lastebilene.

5.13 Jordbruk og matjord

Tiltaket vil ikke påvirke jordbruksområder eller områder med matjord.

5.14 Klima

Tiltaket er av en art og størrelse som ikke gir store klimautslipp. Man vil over tid gå over til elektrisk utstyr for transport og drift av gruve, etter hvert som slikt utstyr blir tilgjengelig og kostnadseffektivt.

Det er ingen eksisterende landområder som blir bygd ned eller lagt under steinfylling.

Det er en positiv gevinst i at viktige metaller for det grønne skiftet, kobber og sink, blir tatt ut og stilt til rådighet for verdenssamfunnets behov i omstillingsfasen det står overfor.

5.15 Samlet effekt av tiltakene

Tiltakene i denne planen legger til rette for å etablere en undersøkelsestunnel for detaljert kartlegging av forekomsten. Kartleggingen vil bestå av systematisk kjerneboring samt geologisk oppfølging i undersøkelsestunnelen.

Dersom det senere blir gitt konsesjon for drift kan tunnelen fungere som transporttunnel for gruvedriften.

En forlengelse av Rupsi stoll vil gjøre forekomstene som ligger nord for Bursi gruveåpningen tilgjengelig for undersøkelser. Dette vil være en forutsetning for ytterligere kartlegging av forekomsten og starten på selve adkomsten til gruvene som skal forsyne oppredningsanlegg med malm. I tunneldrivingsfasen vil det

skapes mellom 10 og 20 arbeidsplasser avhengig av hvor fort den skal drives inn. Når oppredningsanlegg startes opp, vil det totale antallet arbeidsplasser stige til ca. 70 personer.

Dette vil skape lokale arbeidsplasser og det er viktig at kommune og NSG går sammen om en bosettingsstrategi slik at flest mulig bosetter seg lokalt i Sulitjelma, eventuelt pendler fra Fauske eller lignende. 70 arbeidsplasser kan, med riktige tiltak, bli til 70 familier som igjen betyr økt behov for skole, tjenester, matbutikker mv. I tillegg skapes det typisk mellom 1 og 2 arbeidsplasser i tillegg per arbeidsplass i gruvevirksomheten. Disse skapes typisk innen servicefirma som elektro, rørlegger, mekanisk verksted osv.

Tiltaket vil generere noe mer trafikk i området rundt gruva til steinfyllingen, og på sikt, dersom det blir drift, malmtransport til oppredningsanlegget. Det er overveiende sannsynlig at denne malmtransporten etter hvert vil gå med elektriske kjøretøy som forårsaker lite forurensning og lite støy.

Det kan være noe lokal støving fra steinfyllingen når det kjøres på denne. Dette kan håndteres med spyling / salting og lignende i varme, tørre perioder.

Det vil være noe støy fra tippingen av lastebiler samt noe støy fra kjøring av lastebiler. Et knuse- og sikteanlegg vil kunne støye noe, men dette er planlagt utført i kampanjer og vil ikke være en del av ordinær daglig drift.

6Samfunnssikkerhet

Når det gjelder samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet (jf. forskriftens §1, andre ledd bokstav i), er det følgende tema som vil omtales her (som ikke allerede er omtalt over):

- Virksomheter med fare for brann og eksplosjonsfare

6.1 Virksomheter med fare for brann og eksplosjonsfare, samt utslipp.

Virksomheten som skal bedrives er drift på tunnel som skal utføres av en entreprenør. Det skal ikke etableres sprengstofflager innenfor rammene av denne detaljeringsplanen, men det vil foregå transport av sprengstoff inn og ut av utkjørselen til gruvene. Denne transporten vil være del av virksomheten til entreprenøren og være regulert av blant annet Forskrift om landtransport av farlig gods. NSG vil følge opp at deres underleverandører følger gjeldende regelverk.

7 Vurdering i forhold til om tiltaket er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger

Det fremgår av referat fra oppstartsmøte avholdt 15. okt. 2021 at planen er vurdert å ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredninger.

Denne planen beskriver en detaljering av underliggende «Områdeplan for gruvevirksomhet» fra 2015. Områdeplanen hadde en omfattende konsekvensutredningsprosess som ble lagt til grunn for vedtatt reguleringsplan. Følgende KU-er ble laget i forbindelse med områdeplanen:

- Utslipp til vann
- Utslipp til luft
    - Støy
    - Andre utslipp
- Naturmiljø og biologisk mangfold
- Landskap

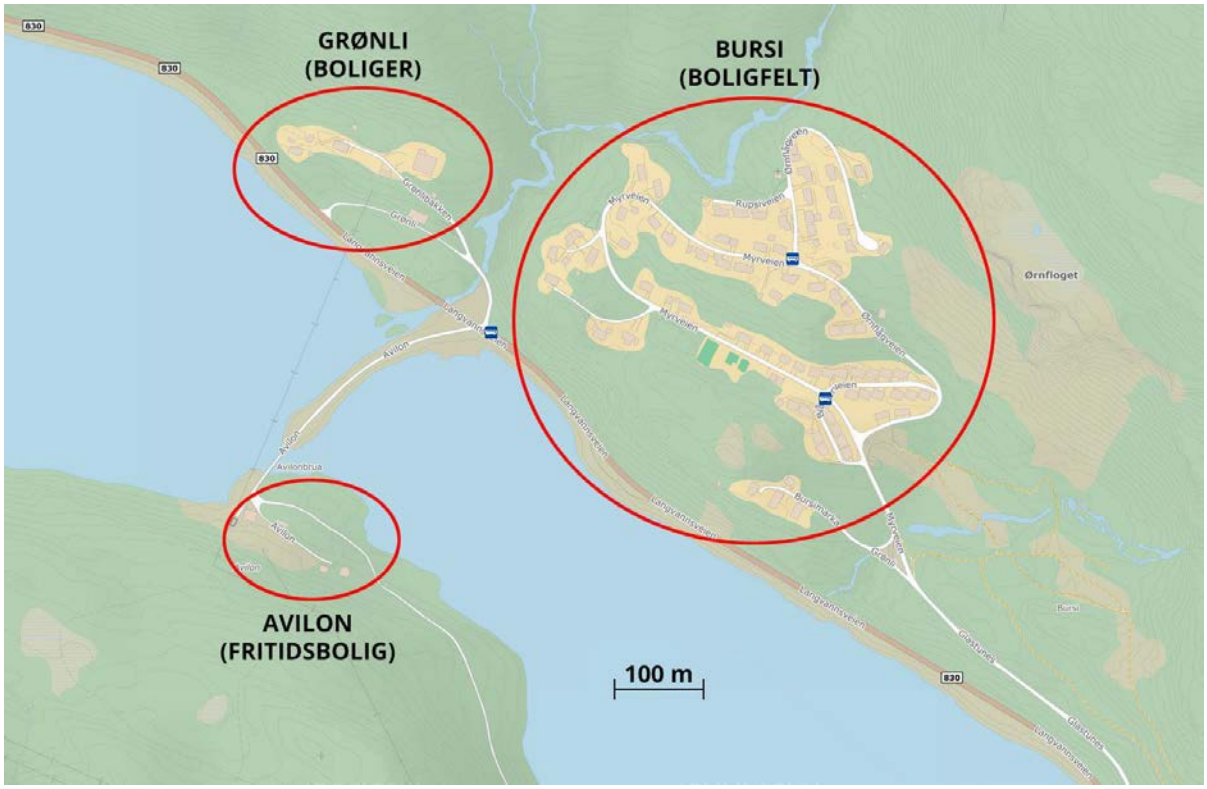
- Kulturminner og kulturmiljø
- Friluftsliv og nærmiljø
- Samisk natur- og kulturgrunnlag inkl. reindrift
- Transportbehov og trafikk
- Samfunnsmessige forhold
- Folkehelse, barn og unges oppvekstmiljø, tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelstinett
- Beredskap og ulykkesrisiko

Det ble da vurdert slik at det ikke var noen vesentlige momenter i denne detaljplanen som avviker fra KU-ene som ble laget den gang og det er dermed gitt at disse KU-ene kan legges til grunn for aktiviteten beskrevet i denne detaljplan.

8 Planprosessen og samarbeid / medvirkning

Vesentlige interesser som berøres av planforslaget

Beboere i området Grønli og Bursi, se Figur 18 under, vil bli berørt av planen da steinfyllingen vil anlegges i nærheten av disse boligområdene. Det er også fritidsbolig i Avilon-området.



Figur 18 Nære naboer til steinfyllingen.

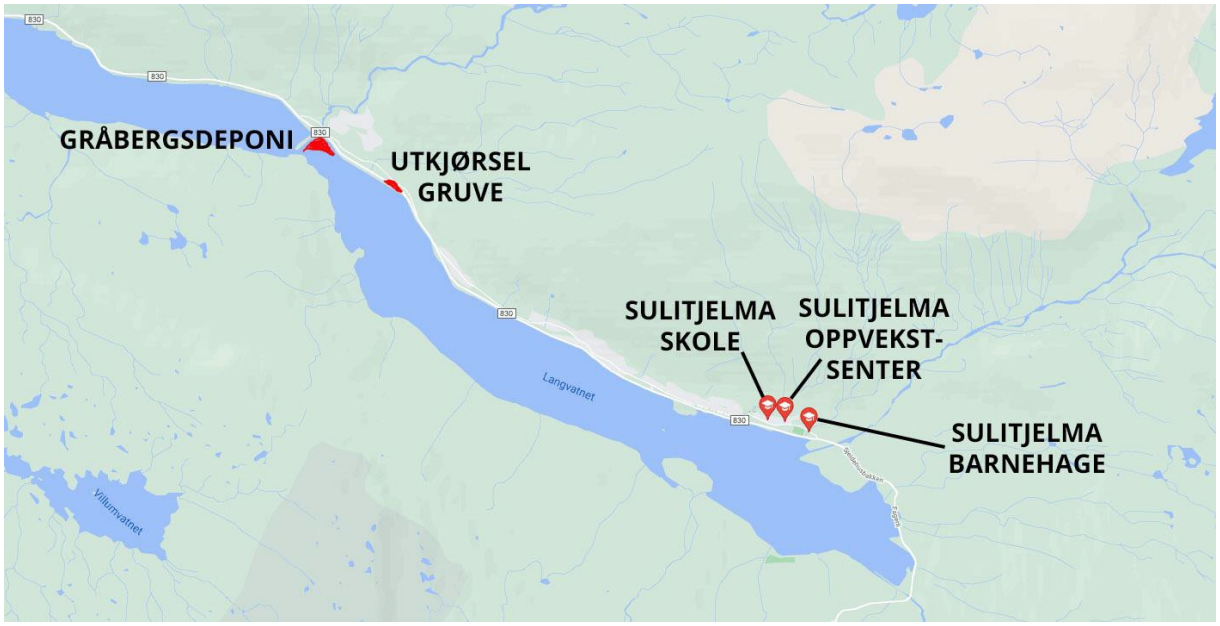
Offentlige instanser og andre interesserte som er varslet og informert i planarbeidet

- Fauske kommune, som planmyndighet.
- Statskog, som grunneier.
- Statens vegvesen, som vegmyndighet.
- Nordland Fylkeskommune, som ansvarlig for fylkesvegkontraktene.
- Direktoratet for mineralforvaltning, som ansvarlig for bergverksdrift.
- Miljødirektoratet, som ansvarlig for natur, miljø og utslipp i Norge.

- Balvatn reinbeitedistrikt.

Vurdering av andre høringsinstanser

Denne detaljreguleringsplanen har et reguleringsområde som er ca. 5 km unna Sulitjelma tettsted med skole, barnehage, butikker etc., se Figur 19. Det er derfor antatt at detaljreguleringsplanen ikke innebærer endringer for lokalsamfunnet Sulitjelma og de institusjoner som ligger der utover det som kom frem i områdereguleringsplanen som ligger til grunn.



Figur 19 Nærmeste skole og barnehage ift. detaljreguleringsplanens områder.

9Vedlegg

Oversikt over vedlegg:

A. Plankart
B. ROS-analyse
C. Bestemmelser