

Privat reguleringsplan - Planinitiativ

Asplan Viak AS 04.07.2025

Vedlegg til oppstartsmøte i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8, jf. forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl, § 1:

Planinitiativet er fylt ut av Asplan Viak AS på vegne av Brønnøy Kalk AS.

Planinitiativet skal i nødvendig grad omtale premissene for det videre planarbeidet, og redegjøre for:

1. Formålet med planarbeidet

Brønnøy Kalk driver ut en kalkspatforekomst i Akselberg kalkbrudd, med en årlig bergfangst på rundt 3 millioner tonn. Sorterte bergmasser skipes til Omya Hustadmarmor anlegg i Elnesvågen i Møre og Romsdal for videreforedling. Brønnøy Kalk står for 90 % av råstoffleveransen til Omya Hustadmarmor. Det ferdige produktet kalles Hydrocarb eller «flytende marmor» og benyttes i papirproduksjon mm. Hydrocarb utgjør hovedfraksjonen som selges fra Akselberg i dag. I tillegg produseres jordbrukskalk, singel og fyllmasse.

Gjeldende reguleringsplan legger ikke til rette for de langsiktige perspektivene for drift på Akselberg kalkbrudd, og enkelte forhold i gjeldende reguleringsplan utfordrer driften også på kort sikt. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for Brønnøy Kalks virksomhet i kort, mellomlangt og langt perspektiv. Brønnøy Kalk søker å sikre tilgang på råstoff til salgbare produkter, og har et 100-årsperspektiv på videre drift.

Dagens reguleringsplan gir flere utfordringer for fortsatt drift av Akselberg kalkbrudd. Det er særlig én viktig forutsetning som er endret i forhold til forrige reguleringsplanprosess; Det har vist seg å være andre geologiske forhold enn man antok da Akselberg ble regulert, og kvaliteten på forekomsten er lavere enn forventet i sørlige del i bruddet. Dette gjør at driftsområdene flyttes sørover raskere enn planlagt. Det har også gitt betydelig større mengder sideberg og setter deponikapasiteten under press.

På grunn av langsiktigheten i driften på Akselberg, er det vanskelig å dekke Brønnøy Kalks behov på kort, mellomlangt og langt perspektiv i én detaljregulering. I dette planinitiativet er det derfor foreslått en planprosess som deles i to; en detaljregulering for å møte de kortsiktige behovene, og en områderegulering for å favne behovene på mellomlang og lang sikt.

2. Ulike plannivåer

Dagens anlegg på Akselberg har kompleksitet knyttet til både kortsiktige tiltak og til den ønskede, langsiktige utviklingen. Når man skal sikre ressurstilgang i et 100-års perspektiv vil dette naturlig nok ha en høy grad av usikkerhet i forhold til detaljeringsgrad i en arealplan. De kortsiktige behovene vil kunne imøtekommes ved en detaljregulering. For å dekke det tidsmessige spennet, og kompleksiteten i løsningsvalg og modenhet for regulering, ønsker Brønnøy Kalk å ha tilgjengelig begge reguleringsnivåer i den kommende planprosessen.

Vi ser for oss at områderegulering vil være et hensiktsmessig plannivå for å sikre arealer for et mellomlangt og langt tidsperspektiv. Ved en områderegulering vil man kunne regulere arealer med ulik grad av detaljering, avhengig av dagens kunnskap og modenhet for detaljering. Detaljering på enkelte områder vil bli avgjort på et senere tidspunkt, samtidig som planen kan inneholde detaljering for tiltak som hjemles direkte. Formelt sett er områderegulering kommunens plannivå, og private kan ikke benytte dette plannivået uten særskilt avtale med kommunen.

De mer kortsiktige behovene vil best avklares i en detaljregulering. De to planprosessene vil kunne varsles samtidig og de ulike arealene som omhandles av hhv. detaljregulering og områderegulering vil redegjøres for i et felles oppstartsvarsel.

I det følgende omtales hvilke forhold som vi foreslår omfattes av hhv. detaljregulering og områderegulering. Vurdering av utredningsplikt for begge planene ligger i vedlegg 1.

3. Detaljregulering

En detaljregulering vil omfatte i hovedsak to endringer av gjeldende reguleringsplan: Rekkefølgekrav knyttet til drift i bruddområdet, og en mindre traséendring av vei i dagen mellom uttaksområdet og knuseverket på Remman. Vi har vurdert utredningsplikt, og forutsetter at detaljreguleringen ikke utløser utredningsplikt etter forskrift om konsekvensutredning – se vedlegg 1 til dette planinitiativet.

Rekkefølgekrav i gjeldende plan

Det er rekkefølgekrav knyttet til formålene steinbrudd/masseuttak (SB1-SB4) i gjeldende plan, som sier at område SB2 og SB3 ikke kan tas i bruk før forholdene er lagt til rette for tilbakefylling av sideberg i SB1. Dette har vist seg å bli en utfordring fordi:

- Ressursen i de sørlige områdene (SB2 og SB3) har en lavere kvalitet enn antatt ved utarbeidelsen av gjeldende plan. Som følge av faktiske forhold er det nødvendig å kjøre en blanding av berg fra forskjellige deler av bruddet for å sikre en jevn produktkvalitet som Brønnøy Kalks kunde kan akseptere for mottak. Resultatet er samme kvalitet på produktet som leveres, men andelen vrakstein som må legges på deponi, er større enn forventet.
- Dette medfører et behov for å åpne arealene i SB2 og SB3 tidligere enn rekkefølgebestemmelsen gir mulighet for, slik at man fortsatt har tilgjengelig bergmasser av god kvalitet i SB1 som kan blandes med berg av noe dårligere

kvalitet i SB2 og SB3. Det å åpne SB2 og SB3 tidligere muliggjør i tillegg mer effektiv drift, da bruddveggen det drives i kan være lengre og mer sammenhengende.

- Bestemmelsene i gjeldende plan legger føringer for at sideberg fra SB2 og SB3 skal deponeres i de nordlige delene av bruddområdet i SB1. Dette vil hindre drift i SB1 i et langt perspektiv, og er ikke ønskelig. De fremtidige ressursene for drift i et langsiktig perspektiv er kartlagt i det nordlige området, og deponering i dette området vanskeliggjør fremtidig utnyttelse av disse.

På grunn av forholdene i kulepunkt 1 og 2 over, er det nødvendig å endre rekkefølgekravet slik at man kan åpne for drift i SB2 og SB3 før driften avsluttes i SB1, og dermed sikre at forekomsten totalt sett utnyttes best mulig.

På grunn av forholdet i kulepunkt 3 over, er det nødvendig å endre rekkefølgekravet om at sideberg fra SB2 og SB3 skal tilbakefylles i SB1.

Dersom sideberg ikke deponeres i SB1, vil dette utløse behov for økt deponikapasitet innenfor, og trolig utenfor gjeldende reguleringsplan. Dette søkes løst gjennom områdereguleringen.

Justering av regulert transportvei til Remman

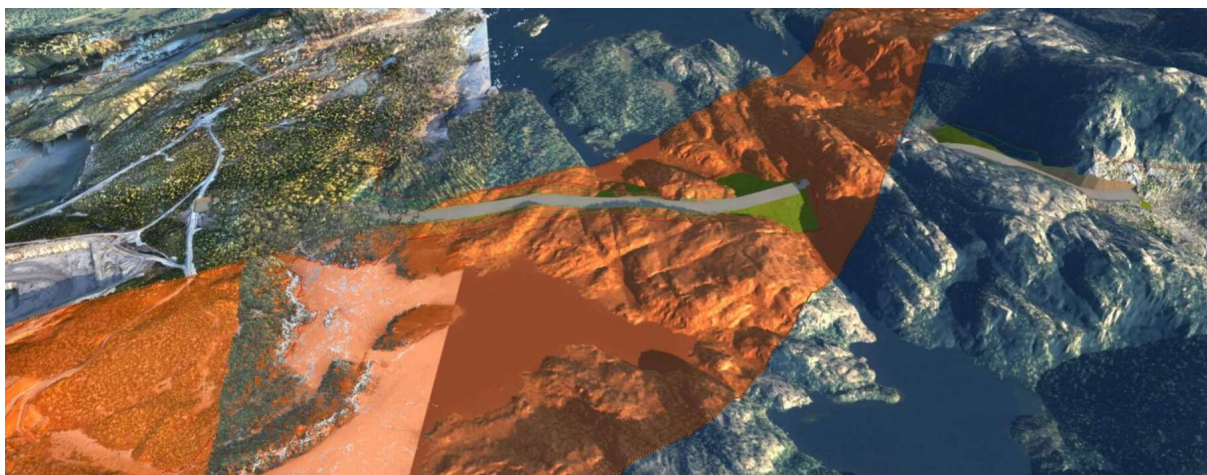
Gjeldende reguleringsplan legger til rette for en ny transportvei mellom bruddområdet ved SB3, til knuseverket og utskipningshavnen på Remman. Brønnøy Kalk har i forbindelse med oppstart av planarbeidet utført en optimalisering av transportveien slik at den vil bli tilpasset fremtidens drifts- og transportbehov.

Sammenlignet med den regulerte veitraséen er den maksimale bredden på den nye veien smalnet inn fra 30 til 20 meter. Veien er i tillegg rettet ut og gjort slakere. Den optimaliserte veilinja har flere fordeler mht. transportarbeidet, blant annet mindre høydeforskjeller og kortere transportstrekning, som er viktig for fremtidig drift på Akselberg. Dette gir langt lavere drivstofforbruk og lavere utslipp av CO₂. I tillegg gir den bedre forutsetninger for bruk av autonome kjøretøy, som allerede er i bruk i dag og vil være i bruk i fremtiden, men som ikke var et tema i gjeldende plan.

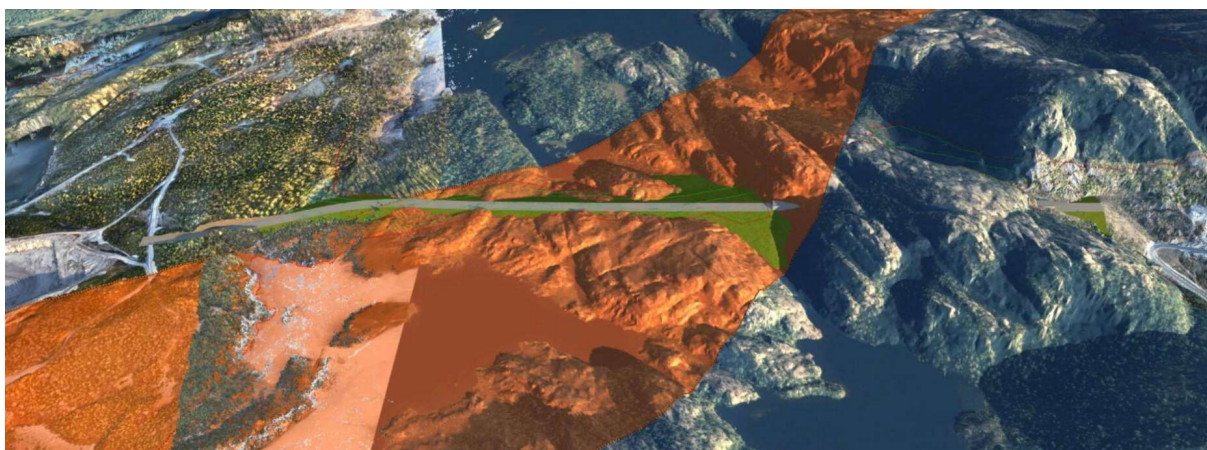
Rett veilinja kan også videreutvikles for å kunne etablere transportbånd, noe som ikke er mulig med regulert veilinja. Transportbånd vil være elektrisk og redusere forbruket av fossilt drivstoff. Transportbånd vil være i konflikt med flyttled for reindrift som krysser veitraseen. Den videre prosessen, og eventuelle avbøtende tiltak, vil vise den reelle konsekvensen. En eventuell hjemling av transportbånd vil bli gjenstand for utredning og tema i områdereguleringen.

Rett veilinja avviker til dels fra areal avsatt i gjeldende plan. Nye arealer som berøres vil kartlegges i forhold til naturmangfold og andre relevante tema, slik at tiltakets virkninger kan vurderes tilstrekkelig gjennom planbeskrivelsen. Optimalisert veilinja gjør at et areal i Remskaret kan tilbakeføres til LNFR.

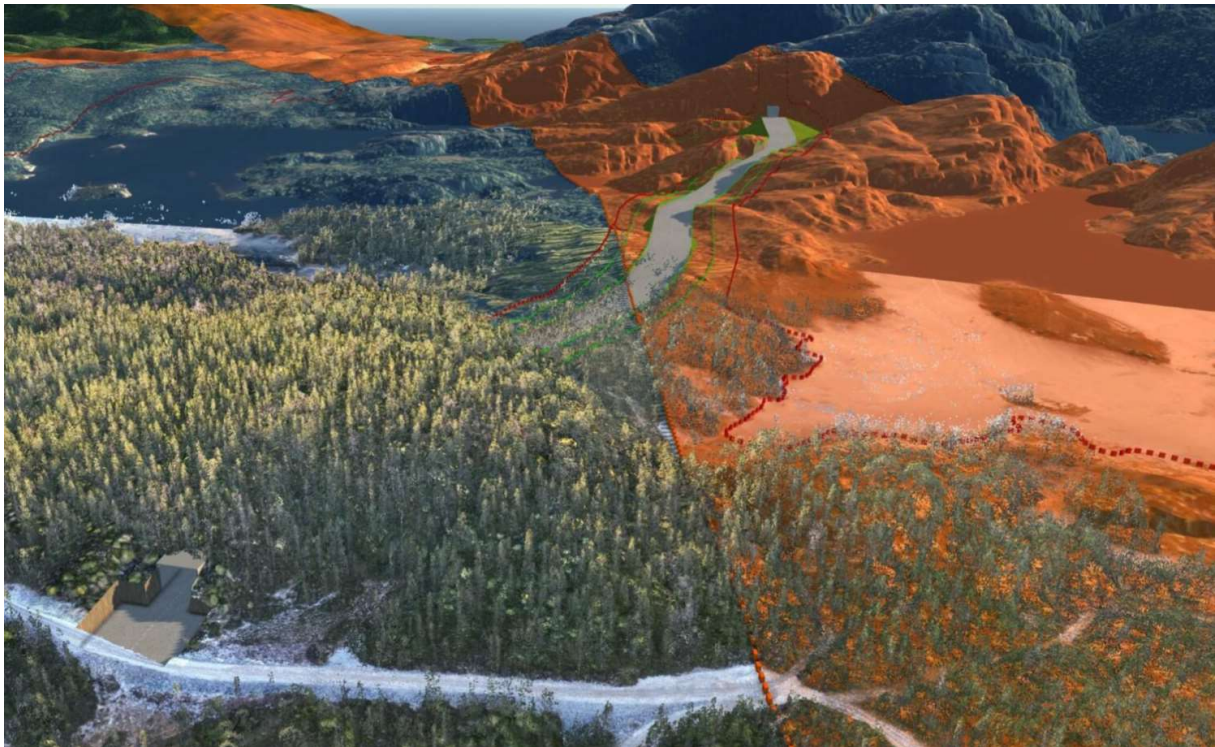
Illustrasjonene under er hentet fra terrengmodeller brukt i optimaliseringen av transportveien til Remman. Oransje felt viser flyttled for reindrift slik den ligger i kommuneplanen.



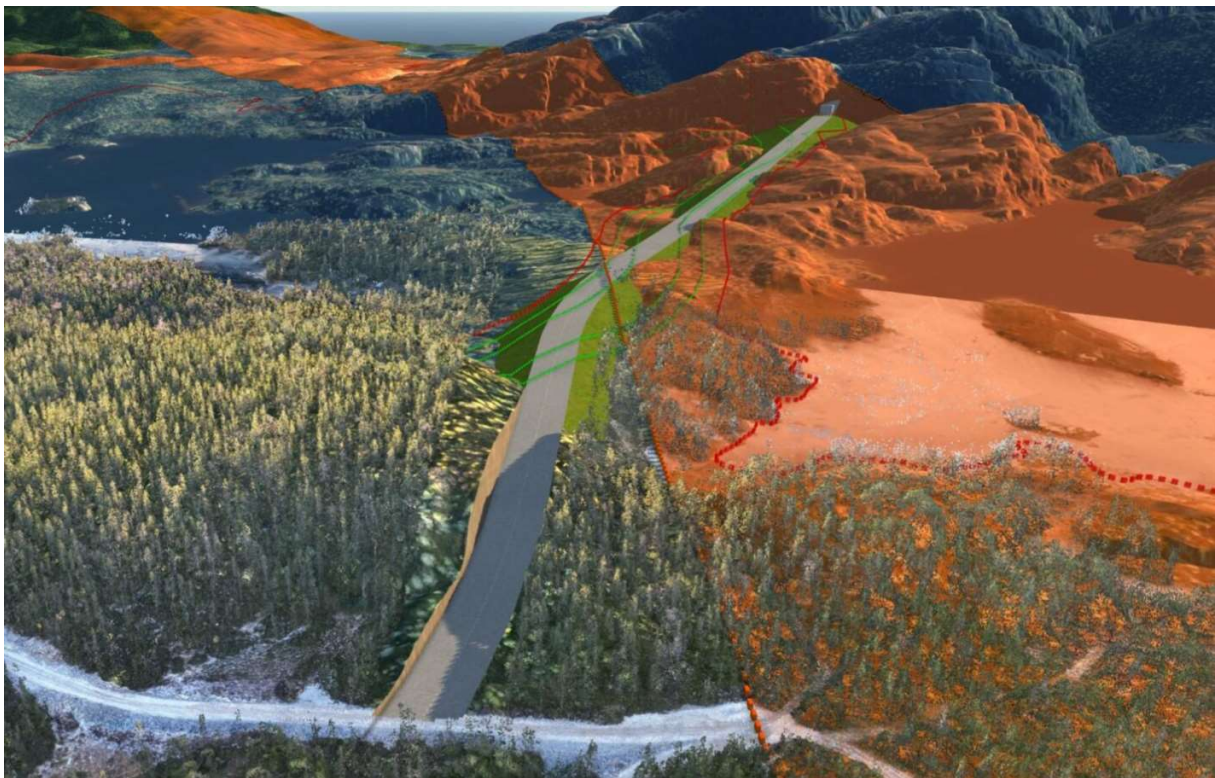
Figur 3-1 Regulert vei fra søndre del av bruddområdet til knuseverket på Remman. Bilderetning fra vest mot øst.



Figur 3-2 Optimalisert vei fra søndre del av bruddområdet til knuseverket på Remman. Forskjell fra regulert løsning er at veien går i kulvert gjennom Mølnhusåsen, ikke tunnel, lengst i nord mot bruddområdet. Illustrasjon viser ikke kulvert. Videre er veien smalnet inn, rettet ut og ligger høyere i terrenget. Tunnel mot Remman er trukket lengre mot vest og berører ikke skaret innerst i Remskardet, men ledes rett ut på areal regulert til industri ved knuseverket i Remskardet. Bilderetning fra vest mot øst.

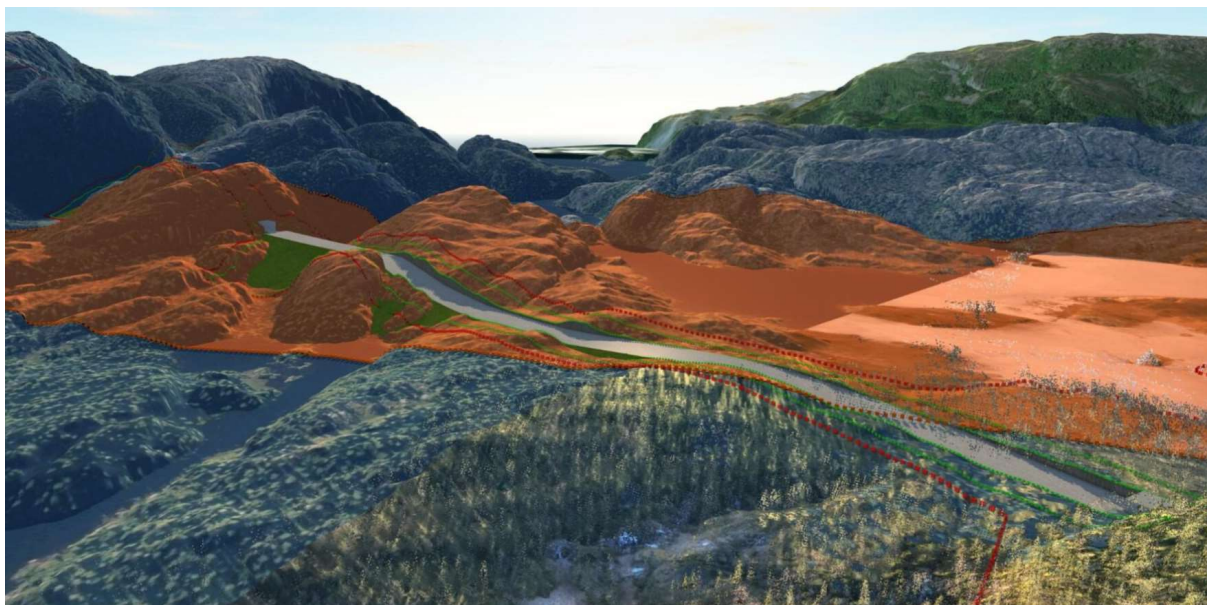


Figur 3-3 Regulert transportvei fra søndre del av bruddområdet til Remman. Nederst til venstre vises tunnelpåslag for tunnel gjennom Mølhusåsen. Lengst bort i bildet vises tunnelpåslag for tunnel mot knuseverket. Bilderetning fra nord mot sør. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.

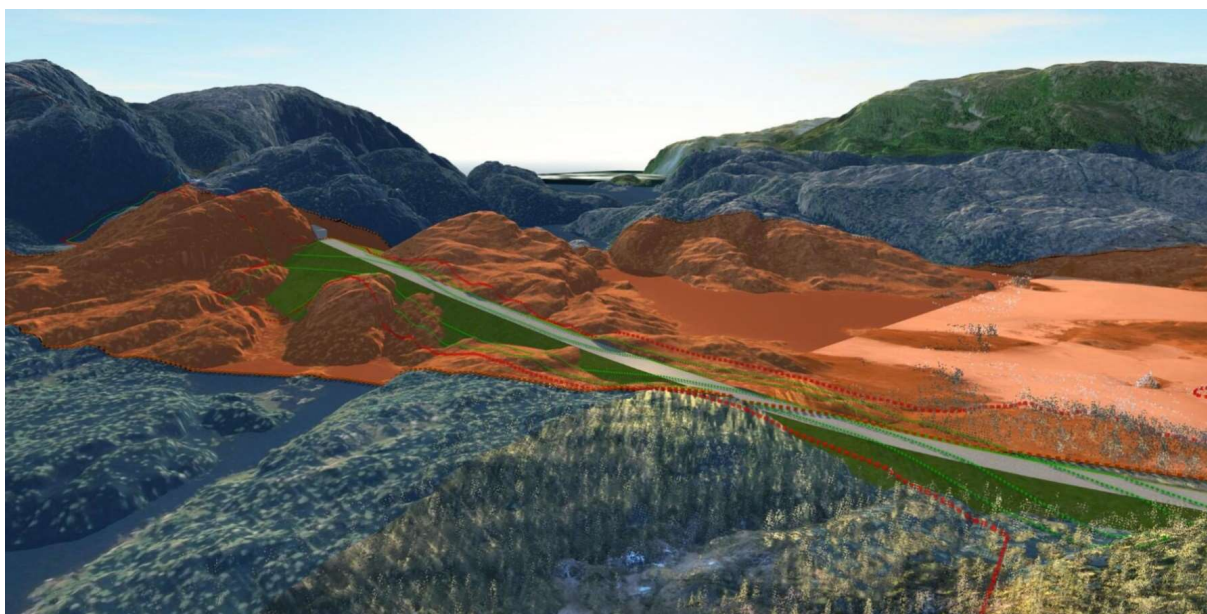


Figur 3-4 Optimalisert transportvei fra sørlig del av bruddområdet til Remman. Nederst til venstre vises vei vest for Mølhusåsen, som vil overdekkes av kulvert gjennom åsen. Lengst bort i bildet vises

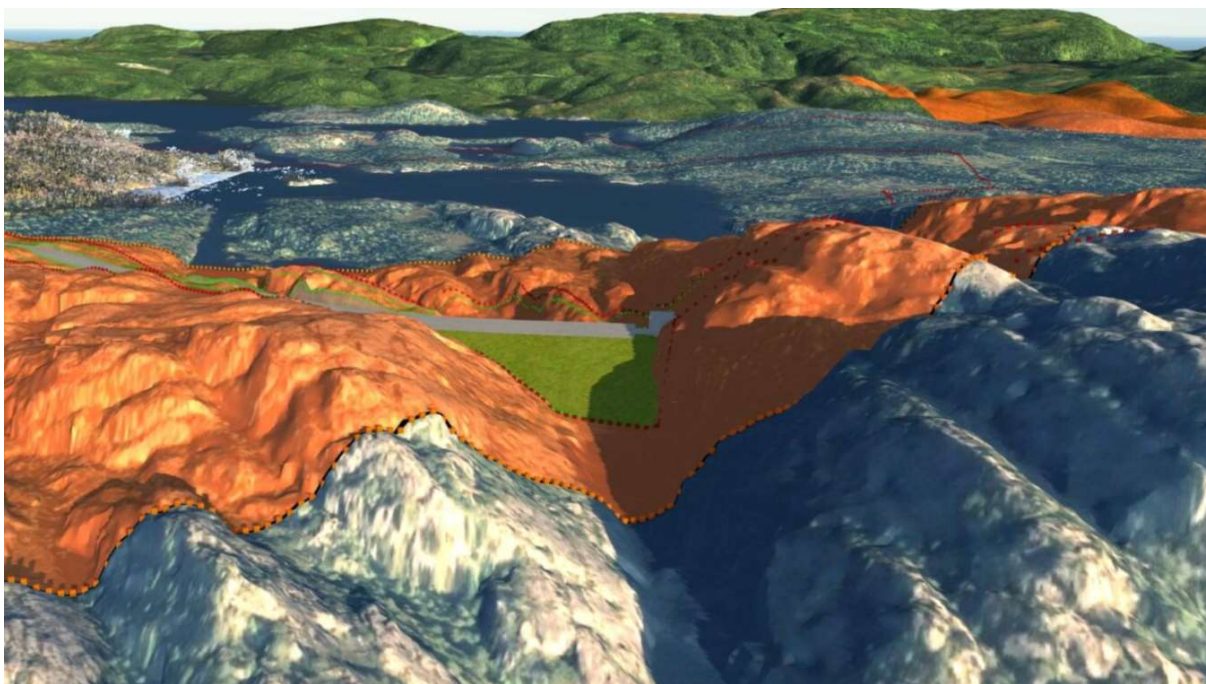
tunnelpåslag for tunnel mot knuseverket. Bilderetning fra nord mot sør. Traseen er ikke endelig. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.



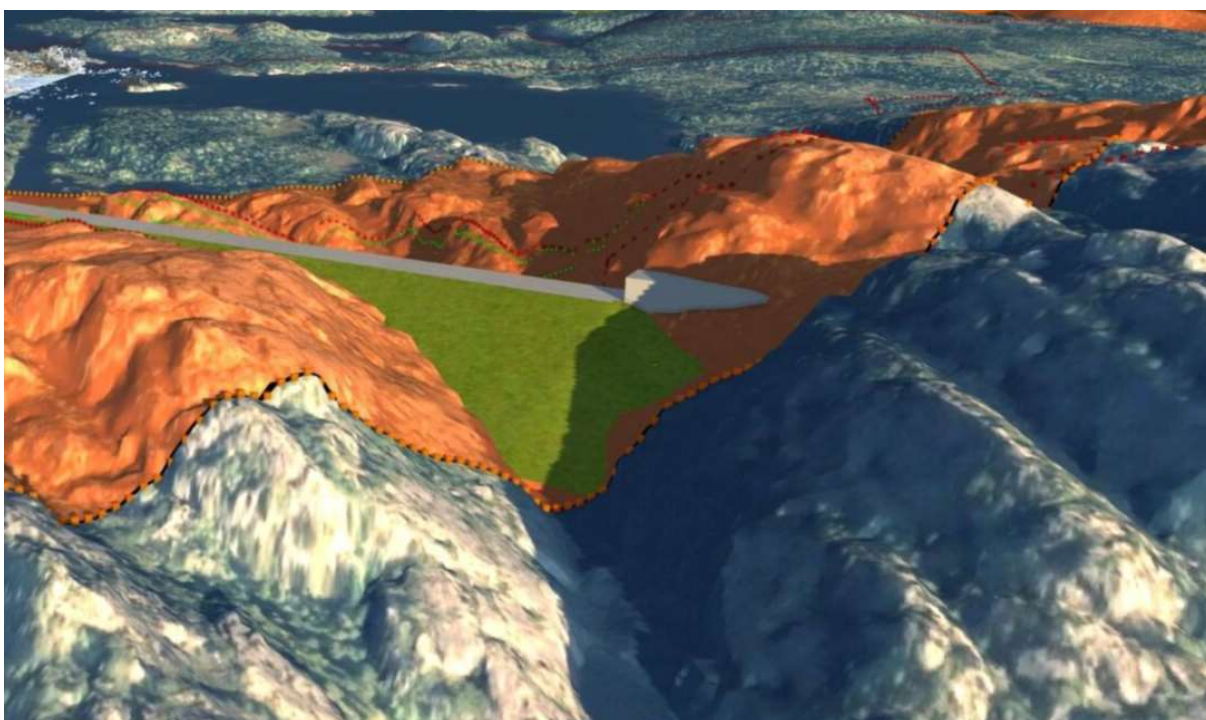
Figur 3-5 Regulert transportvei fra søndre del av bruddområdet til Remman. Nederst til høyre vises tunnelpåslag for tunnel gjennom Mølhusåsen. Lengst bort i bildet vises tunnelpåslag for tunnel mot knuseverket. Bilderetning fra nordøst mot sørvest. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.



Figur 3-6 Optimalisert transportvei fra søndre del av bruddområdet til Remman. Nederst til høyre vises vei som ledes vest for Mølhusåsen. Lengst bort i bildet vises tunnelpåslag for tunnel mot knuseverket. Bilderetning fra nordøst mot sørvest. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.



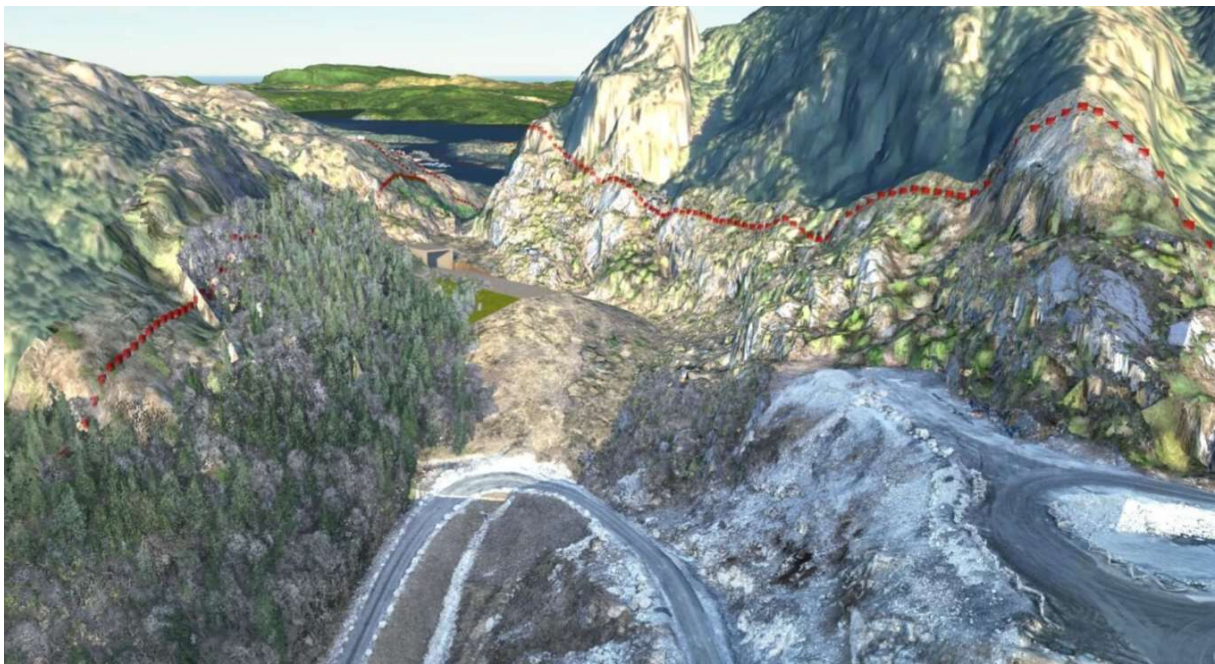
Figur 3-7 Utsnitt av modell som viser området rett nord for tunnel mot Remskardet slik veien ligger i gjeldende plan. Bilderetning fra vest mot øst. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.



Figur 3-8 Utsnitt av modell som viser området rett nord for tunnel mot Remskardet slik veien foreslås i optimalisert løsning. Veien er lagt lengre mot vest, og fyllingsutslag vil berøre areal mot vest som ligger utenfor gjeldende plangrense. Innerst i Remskardet vil et areal som i gjeldende plan er regulert til vei, forbli uberørt og kunne reguleres til LNFR. Bilderetning fra vest mot øst. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.



Figur 3-9 Søndre del av transportvei mot Remskardet i regulert løsning. Nærmest i bildet vises areal ved knuseverk og adkomstvei til kai på Remman. Bilderetning fra sør mot nord. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.



Figur 3-10 Søndre del av transportvei mot Remskardet i optimalisert løsning. Bilderetning fra sør mot nord. Røde linjer er plangrense for gjeldende plan, grønn linje er formålsgrense i gjeldende plan.

4. Områderegulering

Områdereguleringen vil bli utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredninger på grunn av flere forhold. Et av hovedtrekkene i planarbeidet er å sikre ny deponikapasitet til ca. 15 millioner tonn/9 mill. m³ sideberg. Utredningsplikt etter forskriftens vedlegg II trer inn for deponering av masser i volumer over 50 000 m³. Til varsel om oppstart vil vi utarbeide et forslag til planprogram.

Deponikapasitet

Deponiene er i gjeldende reguleringsplan regulert til Midlertidig anlegg/deponi (D1- D9 og D11-D12). Maks kotehøyder fremgår av plankartet og bestemmelsene.

På grunn av endrede forutsetninger i bergkvalitet redegjort for innledningsvis, er deponikapasiteten under press med dagens drift. Dagens deponier vil gå full om 7-8 år med dagens uttaksvolum innenfor gjeldende reguleringsplan. Det vil ikke være plass til sideberg fra SB2 og SB3 i regulerte deponier. Innenfor gjeldende plangrense vil det være mulig å øke deponikapasiteten ved å:

- Endre krav til høyde, hellingsgrad, utforming og utstrekning av regulerte deponier.
- Deponere sideberg i ferdig utdrevne områder av dagbruddet (SB2 og -3, samt sørlige deler av SB1).
- Regulere nye arealer for deponi.

Sensorbasert sortering kan gjøre dagens deponier til fremtidige ressursområder, ved at tidligere deponerte masser gjennomgår en prosess hvor man sorterer ut nye og omsettbare fraksjoner. Det antas at slik sortering kan redusere behovet for deponi og dermed tilrettelegge for en lengre drift og større uttak av kalkspatmarmor.

Brønnøy Kalk er i en fase hvor de vurderer å ta i bruk slik teknologi slik at de kan utnytte ressursen bedre. Det er knyttet usikkerhet til hvorvidt denne teknologien lar seg utvikle til den ønskete bruken. Sensorbasert sortering vil også kreve arealer. Det er ikke avsatt areal til sensorbasert sortering i gjeldende plan.

For drift i et mer langsiktig perspektiv vil det være nødvendig å sikre ytterligere arealer for deponi. Dersom man skal unngå konflikter med andre arealinteresser er det begrenset hvilke områder i nærhet til bruddet som kan tas i bruk til deponier. Foreslått planvarslingsgrense omfatter arealer nordvest for dagens driftsområde til dette formålet.

Endring av dagens og regulering av nye deponier er utredningspliktig etter KU-forskriften. Typiske tema som vil konsekvensutredes er naturmangfold, reindrift, vannmiljø, synlighet/ landskapsbilde, friluftsliv, kulturminner, støy, naturressurser og reindrift.

Transportbånd

Løsninger rundt et eventuelt transportbånd må utredes mht. flere forhold, spesielt reindriftsinteressene.

Utvidelse av kai på Remman

På sikt vil det være behov for utvidelse av dagens kaianlegg på Remman, som gjør det mulig å benytte større lasteskip i transporten av kalkspat, og eventuelt andre fraksjoner/produkter som det i fremtiden vil kunne være et marked for. Dette vil kreve en forlengelse av kaiområdet mot sørvest, på arealer som ligger utenfor arealer i gjeldende plan. Også dette vil kreve konsekvensutredning av relevante fagtema.

Push-back og underjordisk drift

Forekomsten av kalkspatmarmor på Akselberg har en svært høy kvalitet og regnes som en sjelden forekomst. Forekomsten er klassifisert som «av internasjonal betydning» i Direktoratet for mineralforvaltnings Mineralkompass, som er et datasett for metaller og industrimineraler. Det er god forvaltning av en engangsressurs å utnytte allerede påbegynte forekomster best mulig, fremfor å åpne nye forekomster.

Brønnøy Kalk har kartlagt forekomsten på Akselberg ned til ca. 400 meters dyp. For å drive ut forekomsten mer enn gjeldende reguleringsplan gir mulighet for, vil det være aktuelt å utvide dagbruddet mot nord og øst, en såkalt push-back. Videre vil de ressursene som ligger dypest, være mulig å drive ut ved underjordsdrift. Også gjeldende plan gir grunnlag for underjordsdrift.

Push-back og underjordsdrift ligger langt frem i tid, men må sikres arealmessig hvis de skal være mulig å gjennomføre. I områdereguleringen vil de nødvendige arealene sikres, samtidig som planprosessen vil omhandle og sikre forholdet til andre viktige samfunnsfunksjoner, som fylkesvei 76, reindrift, kraftlinjer, naturmangfold og landskap.

Forhold til detaljreguleringen:

Det er vår intensjon at detaljreguleringen vil erstattes av områdereguleringen, og at detaljreguleringen dermed vil bli erstattet ved vedtak av områdereguleringen. Dette vil forenkle den etterfølgende plansituasjonen slik at det kun er en regulering å forholde seg til.

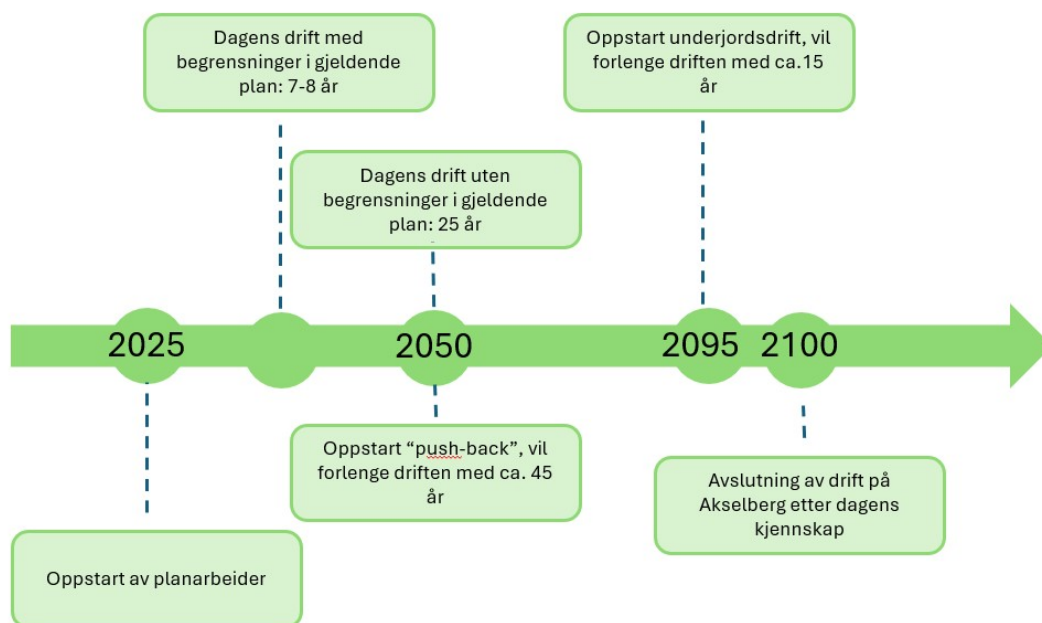
5. Tidshorisont

Stabiliteten og langsiktigheten i Brønnøy Kalks 100-års perspektiv har mange samfunnsmessige fordeler. Planmessig kan det imidlertid være utfordrende å gi nødvendig fleksibilitet til utvikling med en såpass lang tidshorisont – derfor foreslår vi å benytte områdeplan med ulik detaljeringsgrad i ulike deler av planområdet. Med dagens drift kan Brønnøy Kalk skissere følgende tidslinje:

- Ressursmessig, med dagens drift, er det ca. 25 års drift igjen på Akselberg innenfor gjeldende reguleringsplan. Dette forutsetter endring av rekkefølgekrav om uttaksområdene SB1-3, som vil sikre en ansvarlig ressursutnyttelse av forekomsten.
- Deponikapasiteten i gjeldende plan begrenser driftsmulighetene til 7- 8 år frem i tid, gitt at det ikke skal fylles tilbake med sideberg i nordlig del av bruddet. I et mellomlangt perspektiv er det derfor helt avgjørende å sikre større deponikapasitet

for å videreføre driften.

- En mulig utvidelse av driften (push-back) kan forlenge driftsperioden på Akselberg med omtrent 45 år. Forberedelsene til driftsfasen av en slik utvidelse må starte før den nåværende driften er avsluttet.
- Underjordsdrift vil være den avsluttende fasen og vil kunne igangsettes etter eller parallelt med en push-back. Underjordsdrift antas å kunne forlenge driften med ytterligere 15 år.



Figur 5-1 Grov tidslinje for videre drift i Akselberg kalkbrudd.

Tegnforklaring

Planavgrensning

Detaljregulering for Transportveg, SB2 og SB3,
Akseberg kalkbrudd
Planavgrensning
**BRØNNØY
KALK**

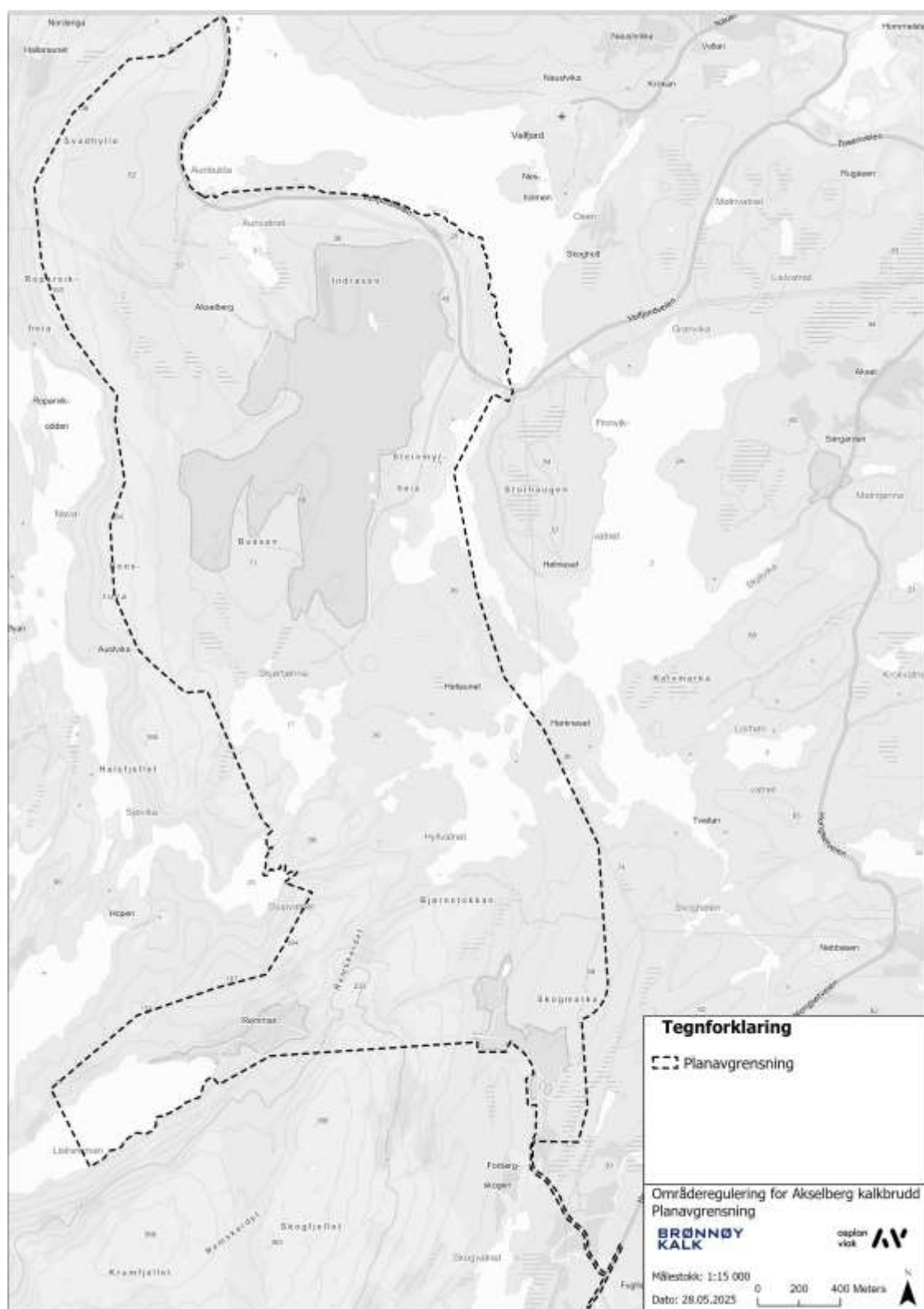
asplan vick AV

Målestokk: 1:15 000
Dato: 28.05.2025

0 200 400 Meters

N

Figur 6-1: Forslag til plangrense detaljregulering for transportvei



Figur 6-2: Forslag til plangrense, ny områderegulering for Akselberg kalkbrudd

Forslag til plangrenser på de to forskjellige planene er foreløpig. Vi legger til grunn at det er intensjonen å vedta områdereguleringen etter detaljreguleringen, og at områdereguleringen da vil erstatte detaljreguleringen, slik at man står igjen med én plan.

7. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

- a) Planlagt bebyggelse: Bebyggelse vil være av underordnet betydning i planen. Det vil kunne bli behov for utvidelse/supplement av eksisterende driftsbygninger i områdereguleringen.
- b) Planlagte anlegg:
 - i. Utvidelse av bruddvegg mot nord og vest (SB1) (områdeplan)
 - ii. Område for sensorbasert sortering (områdeplan)
 - iii. Større deponikapasitet (områdeplan)
 - iv. Transportvei til Remman, justert ift. regulert løsning (detaljplan)
 - v. Utvidet havneområde/ lagerareal Remman (områdeplan)
- c) Andre tiltak
 - i. Mulig transportbånd som etableres på transportvei til Remman (områdeplan)
- d) Beskriv
- e) Eventuelt illustrasjoner/skisser – se kapittel 3.

8. Utbyggingsvolum og byggehøyder

- f) Ikke relevant

9. Funksjonell og miljømessig kvalitet

- g) Gjennom planarbeidet vil berørte naturområder bli kartlagt (detaljregulering og områderegulering).

10. Tiltakets virkning på, og tilpassing til, landskap og omgivelser

- h) For stedsanalyse, se kap. 17. Beskriv (enkel stedsanalyse)
- i) Overordnet ligger planområdet i et storskala landskap med store, åpne landskapsrom med vannflater (sjø, vann) og jordbruksarealer, avgrenset av høye fjell. Området har også småkupert terreng, mye vegetasjon og mindre landskapsrom.

Dagens anlegg på Akselberg har store dimensjoner. Uttaksområdet er lite synlig fra bebygde områder i nærområdet rundt bruddet. Dette skyldes først og fremst terrenget på nordsiden av uttaksområdet, mellom Velfjorden/fv. 76 og Akselberg, som hindrer innsyn til uttaksområdet fra nord og øst. Nonstuva hindrer også innsyn fra hytteområdet i Navan. Det er innsyn til anlegget fra fjellryggene i området rundt anlegget. Mange av disse er populære turområder. Dagens knuseverk og utskipningshavn er synlig fra blant annet Lislremman, Skogfjellet og Krumfjellet.

Dagens deponier som ikke er avsluttet fremstår som fremmedelementer i landskapet. Deponiene som er avsluttet er tildekket med vekstjordlag og vegetasjonen har begynt å etablere seg. Dette, sammen med

terrengformingen av deponiene, gjør at de i all hovedsak fremstår som en del av det naturlige landskapet.

Dersom dagens deponier skal endres, eller det skal etableres nye deponier, vil utforming, utstrekning, høyde og avslutning/overflate bli gjenstand for vurderinger i planprosessen. Viktige hensyn i en slik vurdering vil være etterbruk, synlighet og hensyn til blant annet naturmangfold, reindrift og teknisk infrastruktur. Langsiktigheten i tiltaket kan tilsi at områdereguleringen bør ha fleksibilitet mht. endelige løsninger for avslutning av brudd og deponier.

Utvidelse av dagbruddet mot nord og øst (push-back) vil medføre økt synlighet mot nord og øst. Også dette vil vurderes utfra hensyn til landskap, trafikanter på fv. 76, bebyggelse og lokalsamfunn, reindriftsinteresser mm.

Utvidelse av dagens kai på Remman kan ha betydning for hvordan sjøområdene i Lislremman oppleves. Påvirkning av en slik utvidelse omfatter forhold i sjøen/på sjøbunnen, på strandlinjen mot nord, strømningsforhold ved innseiling av store skip, samt synlighet.

11. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid

- j) Akselberg kalkbrudd er regulert gjennom reguleringsplan for Akselberg kalkbrudd, vedtatt i 2009. Bruddområder er vist som massetak. Deler av området er regulert til «industri», men dette er arealer med tilhørende funksjoner for bergverket. Deponiområder er vist som LNFR-områder med skravur/tiltaksområder. Veier og noen ytterligere funksjoner er vist med egne formålsområder.

- k) I kommuneplanens arealdel er arealet for gjeldende reguleringsplanen vist som hull, med skravur for «reguleringsplan som fortsatt skal gjelde». Mesteparten av omkringliggende arealer er vist som LNFR og sjøarealer. Et areal nordvest for Akselberg er vist som fremtidig råstoffutvinning.

l)



Figur 11-1 Gjeldende reguleringsplan for Akselberg kalkbrudd.

12. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

- m) Følgende grunneiendommer berøres av planinitiativet: 131/1, 131/2, 130/1, 133/1, 133/2, 18/1 og 18/3.

Alle eiendommene er berørt av gjeldende reguleringsplan. Selve uttaksområdet berører eiendommene 131/1, 131/2 og 130/1.

Dagens anlegg på Akselberg ligger i et område for flyttled for Jillen-Njaarke reinbeitedistrikt. Forholdet til reindriftsinteressene vil være et hovedtema i kommende planprosess, hvor Brønnøy Kalk vil søke å finne gode løsninger for reindriftsinteressene.

I gjeldende plan er det regulert adkomstvei til gårdsbruket Høliaunet vest for uttaksområdet. Adkomstveien vil opprettholdes i et kommende planforslag.

Eksisterende hytter på Navan vest for planområdet blir ikke direkte berørt hverken arealmessig eller mht. adkomst. Eventuell støy fra transportvei til Remman vil bli et tema i en kommende planprosess.

Det er jakt- friluftslivsinteresser i området, men ingen anlegg/turveier som er direkte tilrettelagt for friluftsliv eller barn og unge spesielt. Andre interesser i området er landskapsbilde/synlighet, kulturminner, naturmangfold og vannmiljø (ferskvann og sjø). Det er generelt fiskeinteresser knyttet til innsjøer og sjø i området.

Justert transportvei til Remman vil berøre en myr ved Djupvatnet.

Beskriv (forhold til andre grunneiere, naboer, barn og unge, kulturminner, biologisk mangfold, mv.)

13. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

- n) Det er i all hovedsak berggrunn innenfor planområdet. Grunnforhold vil gjøres rede for i planprosessen, herunder grunnforhold i området ved dagens kai på Remman.
- o) Ved en utvidelse av deponiområder og uttaksområde mot nord (push-back) vil forholdet til fv. 76 og dagens kraftledning nord for Akselberg, redegjøres for.
- p) Det vil utarbeides en ROS-analyse for tiltaket. ROS-analysen vil utarbeides for alle relevante deler av tiltaket og følge de plannivåer som vil utarbeides.

Beskriv (grunnforhold, forhold til trafiksikkerhet mv.)

14. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles om oppstart

- Naboer, gjenboere og grunneiere, hytteeiere, samt nærboende i en noe videre krets
- Jillen-Njaarke reinbeitedistrikt
- Statsforvalteren i Nordland
- Nordland fylkeskommune
- Sametinget
- NVE
- Direktoratet for mineralforvaltning
- DSB
- Kystverket
- Statens vegvesen
- Statkraft/Statnett
- LINEA

15. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte myndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

q) *Beskriv behov/ønske om samarbeid*

Brønnøy Kalk ønsker å videreføre dagens kontakt med berørte grunneiere, som gjøres gjennom faste møter. Som viktig interessepart er det allerede innledet kontakt med Jillan Njaarke reinbeitedistrikt for å legge et godt grunnlag for den kommende planprosessen. Brønnøy Kalk ønsker å gjennomføre jevnlige møter med berørte parter for å finne praktiske og gode løsninger for samarbeid der hvor driften på Akselberg berører interessene til bla. reinbeitedistriktet.

Det er også ønskelig å delta i regionalt planforum for å kunne orientere om planprosessen for regionale myndigheter og legge til rette for en dialog. Befaring på Akselberg er aktuelt hvis ønskelig.

Brønnøy Kalk ønsker et tett samarbeid med Brønnøy kommune underveis i prosessen for planfaglige avklaringer mm.

r) *Beskriv medvirkningsopplegg*

I tillegg til møter omtalt over, ønsker Brønnøy Kalk å ha dialog med relevante myndigheter/interessenter etter behov, for eksempel i form av arbeidsmøter/særmøter.

Brønnøy Kalk vil gjennomføre ett eller flere åpne møter dersom det vurderes å være aktuelt.

Det vil trolig opprettes en digital plattform på Brønnøy Kalks nettside, som enkelt kan deles på kommunens nettside, hvor det legges ut informasjon om tiltaket og planprosessen. Den digitale plattformen vil inneholde kart, illustrasjoner og tekst, som gjør det enkelt å tilegne seg fakta om, planlagte løsninger, resultater av konsekvensutredninger og feltarbeid, samt om planprosessen.

16. Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivare tatt

Brønnøy Kalk har gjort en vurdering av utredningsplikt i vedlegg 1.

17. Stedsanalyse Velfjord og Brønnøy kommune

Velfjord er et landskapsområde og tidligere kommune i Brønnøy kommune. Området har navn etter Velfjorden som munner ut øst for Vega. Mot nord avgrenses Velfjord av fjellområdet som har blitt vernet som Lomsdal-Visten Nasjonalpark, mot sør mot Ursfjorden og Bindal kommune. Mot øst strekker Tosenfjorden seg inn mot Tosbotnet.

Hommelstø er tettstedet og det tidligere kommunesenteret i Velfjord. Landskapet i området er et innlands fjordlandskap, preget av lavere fjellområder, åser, vassdrag og innsjøer. Iht. NN-kartlegging ligger planområdet som helhet i landskapstypen Fjordlandskap. Landskapet kan sies å ha en relativt stor skala med store linjer og store, åpne landskapsrom. Området har relativt mye skog. Ved Akselberg er det et eide mellom Sørfjorden (del av Velfjorden) og Ursfjorden, som skiller halvøya som Sømna kommune og ytre deler av Brønnøy kommune ligger på, fra resten av fastlandet.



Figur 17-1 Dronefoto fra Akselberg som viser nordlige del av uttaksområdet (SB1). I horisonten vises fjellene i nord som er del av Lomsdal-Visten nasjonalpark. Fv. 76 er synlig øverst til høyre i bildet, fylkesveien går rundt uttaksområdet i nord. Landskapet har en stor skala med høye fjell og store landskapsrom.



Figur 17-2 Sørliche del av uttaksområdet (SB1) i retning mot sør. Vannet til høyre i bildet er Skjørtjønna, til venstre Hyllvatnet.

Fv. 76 (Tosenveien fra E6 gjennom Velfjord) knytter ytre Helgeland til E6 i Grane kommune. Veien har blitt utbedret, særlig i Tosen, men gjennom Velfjord er veien av varierende kvalitet. Det er ca. 30 minutter med bil fra Akselberg til Brønnøysund.

I tillegg til Brønnøy Kalks anlegg på Akselberg er området næringsmessig dominert av jord- og skogbruksvirksomhet, samt en del offentlige arbeidsplasser (bygdetun/museum, skole, svømmehall) og servicenæringer. Det er også oppdrettsanlegg i Velfjorden.

Av viktige arbeidsplasser og næringsveier i Brønnøy kommune kan nevnes Brønnøysundregistrene, turisme, jordbruk og sjørettet næring. Brønnøy Kalk er med sine 80 årsverk en stor arbeidsplass og hjørnesteinsbedrift i kommunen. Brønnøy Kalk sponser årlig lokale aktiviteter, og har lærlingeplassgaranti. Brønnøy Kalk har underleverandørtjenester som er viktige i det lokale næringslivet. I et samfunnsmessig perspektiv er Brønnøy Kalk godt integrert i sitt lokalmiljø, og virksomheten gir verdiskaping og utdanning.

18. Vedlegg

Vedlegg 1: Vurdering av utredningsplikt

Vedlegg 2: Forslag til plangrense detaljregulering

Vedlegg 3: Forslag til plangrense for områderegulering