

Høringsuttalelse:

Valg av alternativ for Fensfeltet - grønn mineralpark

Innspill til KU-prosessen for mineralutvinning på Fensfeltet

Levert av: Saga Rare Earths AS, Org.nr. 990 800 073

Dato: 25. September 2025

Saga Rare Earths AS (Saga), har sammen med Rare Earth Norway AS (REN) inngått en avtale med Nome kommune om gjennomføring av disse utredningene.

Vi syns det er positivt at kommunen har tatt en aktiv rolle og at de er en pådriver for å få avklart de arealmessige rammene som må til for å gjøre det mulig å utnytte det store og samfunnskritiske potensialet som ligger i Fensfeltet.

Kommunen har, etter det vi kan vurdere, gjort mye for å ha dialog med innbyggerne og med berørte offentlige myndigheter. Dette er prisverdig.

Dialogen mellom utrederne og oss som er fremtidige gruve-aktører har vært meget begrenset. Som det vil fremgå av høringen er vi svært kritisk til hvordan sentral kunnskap og informasjon på denne måten har glippet og at utredningen dermed ender med fremstillinger og konklusjoner vi mener er svært uheldig i forhold til valg av det beste område. Våre prioriteringer tar selvfølgelig utgangspunkt i industriell egnethet. Samtidig ønsker vi, at det område som er mest egnet også skal være det området som er best for Nome sine innbyggere totalt sett. Det er en del forhold der dette samsvarer ettersom noen av kjernepunktene for industriell egnethet er:

- Kortest mulig adkomstvei med minst mulig inngrep
- Støydempende omgivelser/terreng i forhold til bebyggelse og ferdsel
- Minst mulig berørende befolkningens ferdsel og friluftsinnteresser
- Best mulig adkomst for dem som skal arbeide på stedet
- Minst mulig anleggsarbeid for å etablere området
- Muligheter for revegetering
- Lavest mulig energibruk og CO2 utslipp

Ovennevnte liste representerer prioriteringer som er felles for innbyggere og oss som aktører. Vi er av den oppfatning at dette taler ganske klart til fordel for valg av Bærevann selv om det er det mest sårbare området for naturmangfoldet. Vi mener at det med en bedre og videreført utredning av dette alternativet er mulig å komme frem til betydelig bedre løsninger, med betydelig lavere konsekvensomfang enn det rapporten, som nå skal være beslutningsgrunnlag beskriver. Det har vært manglende åpning for å innarbeide innspill og endringer i faktagrunnlag og beregningsgrunnlag. Dette har resultert i at deler av utredningene er gjort for løsninger som ikke sammenfaller med de driftskonseptene som Saga og REN jobber med. Vi stiller oss også undrende til en del konklusjoner og vektning av hensyn mellom alternativene – kanskje spesielt på områdene naturverdi/friluftsliv.

Vårt inderlige håp er at arbeidet med videre utredning og valg ikke låses til et alternativ nå, som er det som er dårligst utredet og der samtidig det som vil være best industrielt egnet utgår uten videre forsøk på bearbeiding.

Det hører også med til dette bildet at begge industripartnerne er inne i en prosess hvor de utvikler sine prosjekter, både gjennom internt arbeid og gjennom deltakelse i en rekke nasjonale og internasjonale forskningsprosjekter.

Siden arealavklaringen kommer ganske tidlig i prosjektet, er det naturlig at driftskonseptene ikke er ferdige ennå og at det dermed vil komme endringer underveis. Da er det veldig uheldig at konsulentene ikke har hatt regelmessige møter med industripartene for å avklare hvilke løsninger som er mest aktuelle for de ulike delene av tiltaket, slik at de modellene som utarbeides, kan gi et mest mulig realistisk bilde av de planlagte tiltakene.

Vi opplever i dag at deler av KU grunnlaget er «worst case» scenarier som ikke gir et realistisk og riktig bilde av hvordan tiltaket faktisk vil se ut.

Vi vil derfor oppfordre til at det utarbeides en eller flere alternative modeller for de to alternativene som nå er på høring. I tillegg er det viktig at også det nye sammenslåtte alternativet Vindsås/Nuke modelleres og vurderes på samme nivå som de fire øvrige alternativene.

Vi mener at saken ikke er tilstrekkelig belyst slik den står nå og at det må gjennomføres en ekstra høringsrunde hvor alternative modeller også legges frem.

Produksjonsestimater

Etablering av norsk produksjon av sjeldne jordarter fra Fensfeltet vil skje i sterk konkurranse på et internasjonalt marked som er dominert av Kina. Det er også en kjensgjerning at det over tid vil forskes for å finne nye løsninger og materialer som kan erstatte materialer som det er knapphet på i markedet, slik det er for sjeldne jordarter i dag.

Ingen kan forutse hvordan dette markedet vil utvikle seg langt fremover i tid. Begge selskapene har gitt volumestimater til kommunen og kommunens utredere. For Sagas tilfelle har vi meldt inn oppstart av produksjonen i 2030 med 1 million tonn uttak, deretter øker produksjonen gradvis til 1,9 millioner tonn i 2050 før den flater ut på maksimal produksjon på 4 millioner tonn i 2080. REN har etter det vi kjenner til, en noe raskere økning og en noe høyere maksimal produksjon enn det vi har.

Med den usikkerheten som er i dette markedet og i verdenssituasjonen, samt den lange tidshorisonten vi opererer med i dette prosjektet, hadde det vært fornuftig å vise hvordan de to alternativene vil arte seg dersom etterspørselen i markedet bare gjør det mulig å produsere halvparten så mye som det maksimalvolumet som er lagt til grunn i kalkylene.

Transportbehov og metode

Vi har tidligere sammen med REN påpekt at det ser ut til å være en betydelig feil i «Fagrapport klimagassutslipp (Cevitas)» da denne konkluderer med et klimagassutslipp over 75 år på i størrelsesorden 4-6 millioner tonn ved maksimalt transportvolum. Som vi har spilt inn til kommunen, ser det ut til at disse beregningene er 15-18 ganger høyere enn referansetall og erfaringstall fra sammenlignbare prosjekter. Dette må korrigeres.

Generelt er utredningene som dreier seg om transport, blant de som er mest skadelidende av at utrederne ikke har innhentet erfaringer og innspill fra industriaktørene.

Utredningene i «grunnlagsdokument bærekraftig transport (Cevitas og Feste)» er basert på årlig uttak på 10 million tonn og et transportbehov for finkornige og fuktige masser på drøyt 2 million tonn. Disse volumtallene samsvarer ikke med den totale maksimale produksjonen, eller med estimatene for transportvolum som er meldt inn til kommunen av bedriftene. Dette medfører at utgangspunktet for beregningene ikke blir riktig.

Det ble gjennomført et dialogmøte om bærekraftig arealbruk og transport på Fensfeltet den 10.12.2024.



Telemark
FYLKESKOMMUNE



Nome kommune
www.nome.kommune.no

telemarkfylke.no

Bærekraftig arealbruk og transport av mineraler fra Fensfeltet

10. desember 2024
kl. 09.00 – 13.00

Telemarkhuset, Torggata
18, Skien



Program

- Kl. 08.30 Registrering og kaffe
- Kl. 09.00 **Velkommen- om prosjektet.** Telemark fylkeskommune og Nome kommune
- Kl. 09.15 **Transport og bærekraftig arealbruk for Fensfeltet.** Aslaug Norendal, Feste
- Kl. 09.30 **Transportbehov ut av- og inn til Fensfeltet.** Rolv Lea, Civitas
- Kl. 09.40 **Massetransport til Herøya- alternativer.** Rune Opheim, Civitas
- Kl. 09.50 Orientering om parallellsesjoner
- Kl. 10.00 **Parallellsesjoner**
 - 1. Bærekraftig arealbruk og intern transport i Fensfeltet- metodikk
 - 2. Massetransport fra Fensfeltet til Herøya- overordnet transportkonsept
- Kl. 12.30 **Oppsummering i plenum** med mulighet for korte kommentarer
 - Feste oppsummerer fra gruppe 1
 - Civitas oppsummerer fra gruppe 2
- Kl. 13.00 Slutt for dagen

Telemark fylkeskommune og Nome kommune inviterer til verksted «Transport fra Fensfeltet» Vi har fått Klimasatmidler for å utrede mulighetene for bærekraftige og innovative transportløsninger fra Fensfeltet.

Verkstedet er en del av arbeidet med transportanalyse fra Fensfeltet til Herøya. Vi inviterer derfor til verksted hvor vi skal jobbe sammen om konsepter og verktøy.

Parallellsesjoner

- Kl. 10.00 Introduksjon ved Feste/ Civitas
- Kl. 10.15 Runde rundt bordet
- Kl. 11.00 Pause og lunsj
- Kl. 11.20 Gruppediskusjonene fortsetter
- Kl. 12.30 Oppsummering i plenum

Påmelding til cathrine.nedberg@telemarkfylke.no innen 5. desember.

Deltakere på dette arrangementet var:

Stine Mari Kastet Naas	Nome kommune
Steinar Arntzen	Telemarkskanalen- drift
Håkon Nedberg	Statens vegvesen- transport og samfunn
Anne Aasmundsen	Skien kommune
Morten Natedal	Tipp Transport
Kristine Gisholt	Telemark fylkeskommune- samfunn og plan
Hanne Birte Hulløen	Telemark fylkeskommune- samfunn og plan
Hans Christian Heisholt	Telemark fylkeskommune- Samferdsel
Hilde F. Andersen	Telemark fylkeskommune- Samferdsel
Therese Surdal Lahus	Telemarkskanalen- daglig leder
Helene Norli	Telemark fylkeskommune- klima, næring og innovasjon
Johannes Rindal	Telemark fylkeskommune- Grønn Jyllandskorridor
Solveig Prestegard	Telemark fylkeskommune- klima og energinettverket
Kirsti Arvesen Nesheim	Nome kommune- Fenskoordinator
Rune Opheim	Civitas
Rolv Lea	Civitas
Aslaug Norendal	Feste
Ingvild Skaug	Statens vegvesen- Transport og samfunn
Gro Rønningen	Nome kommune
Per Varøy	Nome kommune
Espen Aas Tonning	Statens vegvesen- Transport og samfunn
Cathrine Nedberg	Telemark fylkeskommune- klima, næring og innovasjon
Birgitte Hellstrøm	Tfk Bypakka
Frode Bjønnes	Frode Bjønnes transport AS

Her er det to representanter fra lokal/regional transportbransje, resten er ulike offentlige instanser, eller konsulentene til Nome Kommune.

Hvorfor var ikke Saga og REN blant innlederne for å presentere sine erfaringer og tanker og løsninger?

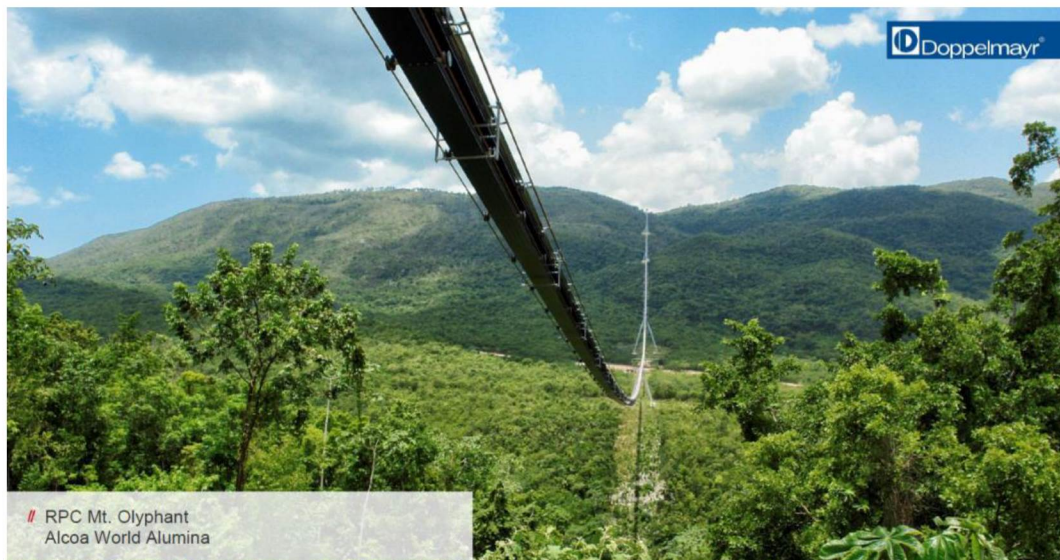
Bak selskapene Saga og REN står blant andre Franzefoss Minerals og Norsk Mineral. Begge disse selskapene har lang erfaring med transport av mineraler på vei. Norsk Minerals datterselskap Brønnøykalk, er sammen med Volvo pionerer på autonom tungtransport i gruvebransjen. Franzefoss Minerals datterselskap Verdalskalk, er pilotpartner for Scania og har i dag verdens tyngste el lastebil og verdens tyngste biogasslastebil i kommersiell drift. Det er rimelig åpenbart at kvaliteten på disse utredningene hadde blitt langt bedre, dersom industriaktørene hadde blitt involvert slik de burde.



Franzefoss Minerals datterselskap Verdalskalk har også gjennom flere år jobbet med planlegging av alternativ transportløsning fra sitt kalkbrudd i Tromsdalen i Verdal, til utskipningskai som ligger 19 km unna. Av de alternativene som vurderes, er tunnel og transportbånd, eller ulike former for transportbånd på bakken eller i luftspenn. Flere av disse løsningene kan også være veldig aktuelle for Fensfeltet.

Bildene under viser ulike eksempler fra tre leverandører av lange transportbånd. Det er mange referanseprosjekter rundt omkring i verden som viser at slike løsninger er et driftssikkert og klimavennlig transportalternativ med lavt fotavtrykk på bakken.

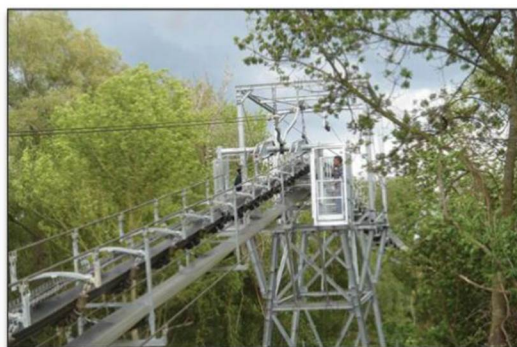
For et prosjekt på Fensfeltet, vil det være langt bedre å etablere en slik løsning som dette fra mineralparken i retning mot Herøya, enn å etablere industriveier nordover gjennom rekreasjonsområder for å komme frem til jernbanen, slik det er illustrert i flere av rapportene.



Example Flying Belt



Suspended section of the flying belt



Maintenance vehicle for the flying belt

Dersom industriaktørene hadde blitt involvert i beskrivelsen av tiltaket som konsulentene skulle utrede, ville også slike løsninger som dette ha blitt synliggjort og vurdert. Slik situasjonen er nå, fremstår transportvurderingene som unøyaktige og lite relevante.

Utforming av deponi og industriområde

Det har i løpet av høsten blitt klart at det har vært en del misforståelser mellom kommunen, utrederne og industriaktørene om hvilke volumer som er lagt til grunn i beregningene, modellene og visualiseringene som Feste har utarbeidet.

Forutsetningene som ble lagt til grunn for utredningene var at det skulle være deponivolum til 30 millioner m³ fine masser og 40 millioner m³ grove masser. Nå i høst ble det klart at det totale regnestykket som ligger til grunn for modellene og visualiseringene er 30 millioner m³ fine masser i deponi, 40 millioner m³ grove masser i deponi *pluss 25 millioner m³ grove masser til etablering av demninger og anlegg.*

I tillegg er det lagt til grunn i utredningene at deponiene for fine masser må plasseres innenfor en demning og at denne demningen ikke kan beplantes. Dette med henvisning til kravene i dam forskriften. Begge industriaktørene stiller spørsmål til hvorvidt denne forutsetningen er riktig.

REN har tidligere gjennomført befarings på et anlegg i Østerrike hvor det deponeres fine overskuddsmasser fra flotasjonsanlegg. Disse massene avvannes og deponeres etter det vi skjønner som terrasser i terrenget, uten demninger. Disse massene beplantes fortløpende etter deponering. Vi mener det samme kan gjøres her.

Hvilke masser som deponeres, hvor store mengder som deponeres og hvordan deponiene blir etablert og driftet, har svært stor betydning for konsekvensene av tiltaket. Dersom hele, eller deler av overskuddsmassene er av en slik beskaffenhet at de kan blandes og deponeres samlet, vil resultatet bli en stødigere masse som er mindre utsatt for erosjon og støving enn det finmassene er på egen hånd. Kan massene også beplantes fortløpende, vil dette ytterligere redusere de negative konsekvensene av tiltaket.

Begge industripartnerne har også stilt spørsmål ved om det ikke burde ha vært synliggjort et alternativ der deler av industriområdet plasseres på andre steder i kommunen, for å redusere arealbruket i sårbare områder.

I KU rapportene som er på høring, er det lagt til grunn en «worst case» løsning som viser maks deponimengde, deponert bak en steindemning som ikke er revegetert. Fullt utbygd mineralpark kommer i tillegg og bidrar til at tiltaket blir enda mer synlig.

For å få et best mulig høringsgrunnlag og belyse saken på en balansert måte, burde det ha vært synliggjort ulike alternativer for de ulike lokalitetene. For å kunne vise slike tiltak, er det helt nødvendig at utrederne har god dialog med industriaktørene.

Samfunnsnytte

Vi opplever også at flere av utredningsrapportene lider under manglende dialog med næringsaktørene og at «glasset gjennomgående er mer halvtomt enn halvfyllt» når positive og negative ringvirkninger skal veies opp mot hverandre.

Som eksempel kan det nevnes at det ikke engang er gjort forsøk på å kvantifisere effekten av eiendomsskatt i bærekraftsrapportens punkt 13. Det er mulig å få noen anslag for hvor stor andel av investeringene som vil være bygg som er skattbare, og hvilken inntekt dette ville ha gitt kommunen. Innholdet på samfunnsnytte bærer preg av at dette ikke har vært høyt prioritert ut fra et begrenset utredningsbudsjett.

Vi reagerer også på at det trekkes opp en del tenkte problemstillinger, uten at det samtidig fremkommer tydelig nok hvilke sikkerhetsmekanismer som allerede er etablert for å motvirke de samme problemstillingene. Et eksempel på dette er risikoen for konkurs og kostbar opprydding etter konkurs hos gruveaktør. Her har det i flere år vært et lovverk på plass som gir fagmyndigheten mulighet til å kreve økonomisk sikkerhetsstillelse. Dette systemet har selvfølgelig også sine svakheter, men det hadde vært ryddig av utrederne å informere om at sikkerhetsmekanismer finnes og vil bli brukt.

Vi reagerer også på bruken av begrepene «rettferdig» og «rettferdig kompensasjon» i punkt 7.2. Beskrivelsene i dette kapittelet synes ikke å ta inn over seg at det planlagte tiltaket ligger i et gjennomregulert, demokratisk land som Norge faktisk er. Oppstart av virksomhet i Nome, vil skje i henhold til en rekke lover og regler og etter mange og omfattende godkjenningsprosesser. Fordeling av skatteinntekter fra ulike typer næringsvirksomhet, bestemmes politisk på ulike nivåer. Det fremstår derfor merkelig å lese om «felles mobilisering (gjennom f.eks. forhandlinger om rettferdig kompensasjon). Denne tilnærmingen er lite relevant for Norske forhold, og hører vel neppe inn under mandatet.

At denne utvinningen først og fremst handler om det å fremskaffe helt kritisk nødvendige mineraler for den elektrifisering som storsamfunnet må lykkes med i “det grønne skiftet” er forunderlig lite nevnt. Da står en igjen med de negative effektene som fremhevet. En annen sak er at deler av klimateffektene som utrederne refererer til i denne rapporten, etter våre beregninger er beheftet med vesentlige feil (ref tidligere innspill om Civitas rapport).

I diskusjonene om utbyggingsavtaler i forbindelse mellom kommunen og tiltakshaverne for etablering av grønn mineralpark, er det relevant å nevne at det er avgrensninger i kommunens adgang til å kreve utbyggingsavtaler. Slike avtaler skal kun omfatte kostnader som er relatert til selve tiltaket. Det er altså ikke adgang til å bruke utbyggingsavtaler for å finansiere andre gode formål i kommunen.

I punkt 4.3.2 i bærekraftsvurderingen spekuleres det i at god infrastruktur i form av vei- og/eller jernbanetilgang, samt nærhet til havn for utskipning, kan gjøre det enklere å tiltrekke seg andre typer næringsvirksomhet som er avhengig av logistikk. Transportindustri, lager- og distribusjonssentre eller produksjonsanlegg av ulike slag, nevnes som eksempler.

Det kan da ikke være utredernes eller kommunens ønske at industriområdet i mineralparken skal brukes til transport og lagervirksomhet. Det er ikke lønnsomt eller bærekraftig å løfte varer opp på fjellet for deretter å transportere de ned igjen. Dette næringsområdet må være forbeholdt virksomhet som virkelig trenger å være lokalisert nært oppredning anleggene. Alt annet bør ligge ved nærmere eksisterende infrastruktur og sentre. Industriområdet bør ikke gjøres større enn det det trenger å være, siden så mange av de negative effektene av tiltaket er knyttet til arealbruk.

Det fremstår uklart for oss om utrederne faktisk mener at det skal fremføres jernbane til mineralparken. Ordlyden i punkt 4.3.2 kan tyde på dette. Vi anser ikke dette som en hensiktsmessig løsning.

Avbøtende tiltak

Det er snakk om store naturinngrep med betydelige konsekvenser, særlig for naturverdier. Samtidig er det slik at det er knyttet usikkerhet til tiltakets omgang og volumutvikling. Prosjektet har lang tidshorisont.

Det er mulig å både se på avbøtende tiltak og justering av planene for oppfylling, rekkefølge, metode med mer. Begge selskap jobber som tidligere nevnt, med prosjekter for optimalisering av prosjektet med tanke på miljøeffekte, både klimagasser og naturpåvirkning. Vi savner mer fokus på dette i flere av rapportene. En del konkrete tiltak er tidligere nevnt, blant annet alternative transportløsninger og mer skånsomme metoder for deponering. Det er jo også flere eksempler både på tilbakeføring av gamle industriområder til verdifull natur, f.eks. Langøya og skytefeltet på Hjerkin. Det er umulig å gjennomføre det planlagte tiltaket uten negative konsekvenser, men vi er helt sikre på at det også er mulig å gjøre *mye* for å redusere og bøte på negative effekter innen naturmangfold.

Oppsummert ønsker vi å peke på at utredningsgrunnlaget foreløpig er svakt og benytter relativt mye data og beregninger som industriaktørene mener er feil.

Dernest mener vi at det er i innbyggerne såvel som industriaktørenes interesse at det jobbes videre med 2 alternativer, i en atmosfære av mer åpen dialog og at man åpent ser etter løsninger som sikrer større trygghet, justerer kunnskapsgrunnlaget og lager en utredning på jakt etter “beste løsninger”.

Med vennlig hilsen,

Saga Rare Earths AS

Oslo 25.09.2025

Innsenders navn på vegne av Saga Rare Earths: Johannes Nævdal