Sortland kommune
postmottak@sortland.kommune.no dato: 30.8.2026

Merknader til planforslag for detaljregulering for Ramnflauget masseuttak, begrenset høring- Kommunes saksnr: 2023/237

1. Innledning

Planforslaget for Ramnflauget masseuttak ble lagt ut på ny begrenset høring, med høringsfrist 30.8.2026. Viser til vårt høringssvar av 14.2.2025. Her er våre merknadene til den begrensete høringen, fra beboere i området sør og nord for Ramnflauget industriområde , vi er direkte berørt av tiltaket.

Vi registrerer at planmaterialet er betydelig supplert siden forrige høring. Det er positivt at det nå foreligger egne utredninger for naturmangfold, støy og skredfare. Flere av de forholdene vi tidligere etterlyste er dermed bedre belyst enn i det opprinnelige planforslaget. Samtidig mener vi at flere sentrale problemstillinger fortsatt ikke er tilstrekkelig utredet eller besvart.

Etter vår vurdering gjelder dette særlig:

- manglende vurdering av samlet belastning og sumvirkninger i Ramnflauget industriområde,
- manglende samlet vurdering av aktivitetene i område 2, område 3 og område 4,
- manglende vurdering av sumstøy fra masseuttaket, Reno-Vest og øvrig framtidig aktivitet,
- manglende dokumentasjon av hvorfor tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger,
- mangelfull vurdering av framtidig trafikkbelastning og trafikksikkerhet,
- **utilstrekkelig begrunnelse for de foreslåtte driftstidene og mangelfull beskrivelse av hvordan støy-, miljø- og sikringstiltak skal følges opp gjennom driftsperioden.**

Dette er forhold som etter vår vurdering har stor betydning både for beboere, naturmiljø og trafikksikkerhet, og som bør avklares nærmere før reguleringsplanen eventuelt vedtas.

2. Behov for konsekvensutredning og samlet vurdering av tiltakene i området

Vi registrerer at planmaterialet nå er supplert med egne utredninger for naturmangfold, støy og skredfare. Etter vår vurdering bidrar de nye utredningene imidlertid til å synliggjøre omfanget av tiltaket og de samlede virkningene, uten at spørsmålet om konsekvensutredning samtidig er vurdert nærmere.

Planbeskrivelsen legger fortsatt til grunn at reguleringsplanen ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger. Vi kan imidlertid ikke se at det er gjort en grundig vurdering av hvordan kriteriene i forskriftens § 10 er anvendt på den samlede aktiviteten som planlegges i Ramnflauget.

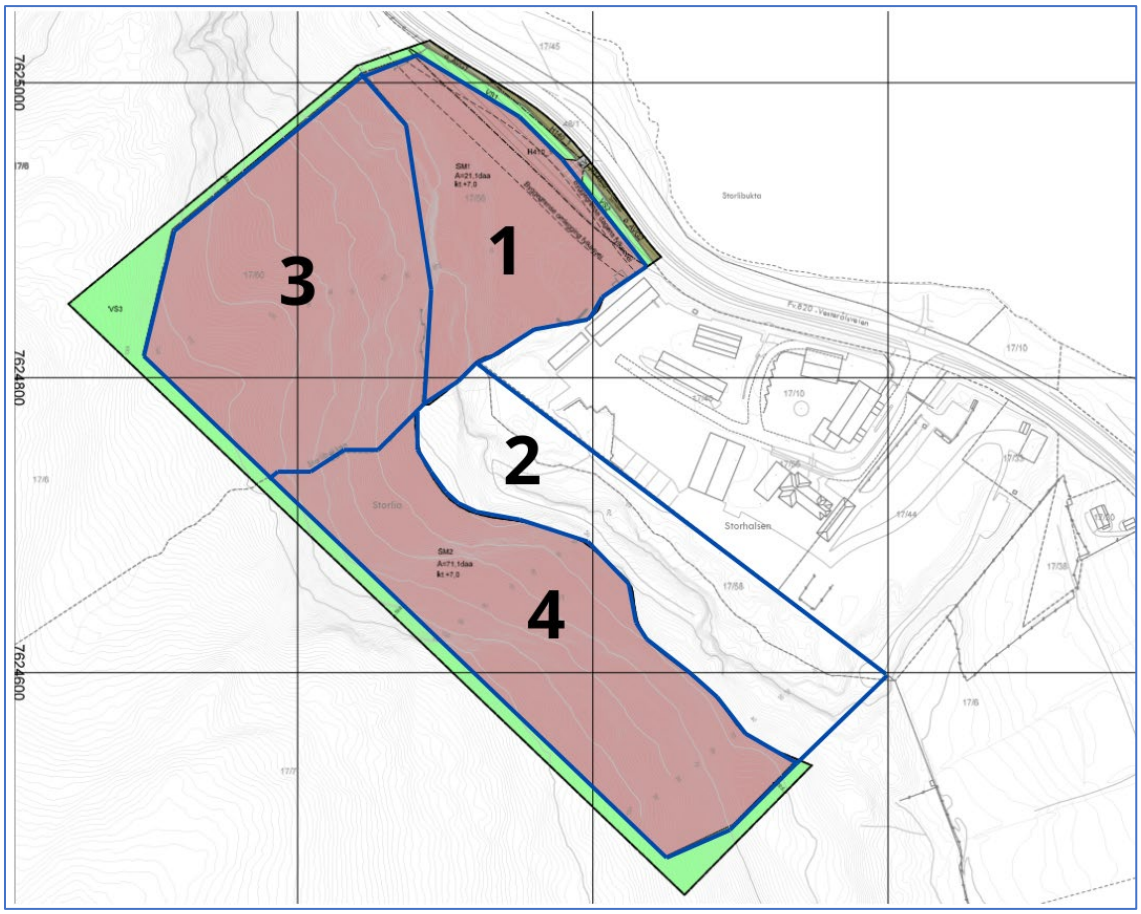
Forskrift om konsekvensutredninger legger stor vekt på tiltakets omfang, varighet, kompleksitet og samvirke med andre eksisterende eller planlagte tiltak. Etter vår vurdering er det nettopp disse forholdene som fortsatt ikke er tilstrekkelig belyst.

Vi merker oss at planmaterialet nå selv legger til grunn at:

- terrenginngrepet vil få vesentlige konsekvenser for landskapet i nær- og fjernvirkning,
- tiltaket innebærer et betydelig arealbeslag av intakt natur,
- naturmangfoldutredningen konkluderer med negativ konsekvens,
- driftsperioden er anslått til om lag 36 år,
- aktiviteten i området vil øke betydelig sammenlignet med dagens situasjon.

Når tiltaket samtidig innebærer økt tungtransport, langvarig støybelastning, omfattende terrenginngrep og betydelige virkninger for landskapet, mener vi det er vanskelig å forstå hvordan kommunen har kommet til at tiltaket samlet sett ikke kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn uten at dette er vurdert gjennom en samlet analyse av aktivitetene i området.

Vi registrerer også at terrenginngrepet på eiendom 17/61 (område 2) fortsatt behandles som et separat tiltak. Etter vår vurdering framstår dette som en kunstig oppdeling. Område 2 ligger i direkte tilknytning til det planlagte masseuttaket og vil påvirke de samme omgivelsene gjennom støy, trafikk, landskapsendringer og naturinngrep. Konsekvensene av område 2, område 3 og område 4 bør derfor vurderes samlet.



Figur 1: Viser områdeoversikt: Område 1 dagens masseuttak, i område 2 er der gitt tillatelse for vesentlig terrenginngrep, område 3 og 4 utvidelse av masseuttaket. Område 1, 3 og 4 omfattes av planforslaget.

På bakgrunn av den informasjonen som nå foreligger, mener vi fortsatt at det er behov for en grundigere vurdering av om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger § 10. Dette bør vurderes på grunnlag av den samlede aktiviteten i området og ikke gjennom en oppdeling av tiltakene i flere enkeltprosjekter

2.1 Sumvirkninger og samlet belastning

Vi mener fortsatt at det mangler en helhetlig vurdering av den samlede belastningen som de planlagte aktivitetene i Ramnflauget vil påføre området.

For Ramnflauget masseuttak og Reno-Vest er det planlagt eller lagt til rette for en betydelig økning i aktivitet sammenlignet med dagens situasjon. I tillegg foreligger det planer om videre nærings- og industriutvikling i området, herunder etablering av industrihavn og kai. Dette er aktiviteter som vil pågå over svært lang tid. Bare det planlagte masseuttaket er anslått å ha en aktiv driftsperiode på om lag 36 år. Samlet innebærer dette at Ramnflauget over flere tiår vil være preget av omfattende industriell aktivitet.

På denne bakgrunn stiller vi fortsatt spørsmål ved hvorfor det ikke er foretatt en samlet vurdering av økt støy, trafikk, støv, naturinngrep og øvrige miljøvirkninger fra alle tiltakene i området. Etter vår vurdering er slike sumvurderinger avgjørende for å forstå hvilke konsekvenser utviklingen av Ramnflauget industriområde vil få for beboere, naturmiljø, trafikkforhold og nærmiljøet generelt.

De foreliggende fagutredningene vurderer i hovedsak konsekvensene av masseuttaket isolert. Det mangler fortsatt en samlet analyse av den totale belastningen fra aktivitetene som allerede foregår eller planlegges innenfor Ramnflauget industriområde:

- eksisterende masseuttak, område 1
- planlagt utvidelse av masseuttaket (område 3 og 4),
- terrenginngrep og masseuttak på eiendom 17/61 (område 2),
- Reno-Vest,
- økt tungtransport,
- planlagt havne- og kaiutbygging,
- annen framtidig nærings- og industriutvikling i området.

For de som bor i området er det den samlede belastningen fra alle disse aktivitetene som er avgjørende, ikke belastningen fra hvert enkelt tiltak vurdert separat.

Dette gjelder særlig støy. Støyrapporten vurderer kun støy fra masseuttaket, mens støy fra Reno-Vest, tungtransport og annen aktivitet i industriområdet ikke inngår i vurderingene. Det samme gjelder samlet vurdering av trafikk, støv, naturtap og landskapspåvirkning.

Vi merker oss også at Reno-Vest i egen henvendelse til Nordland fylkeskommune beskriver betydelige trafikksikkerhetsutfordringer i området, med omtrent 30 000 kjøretøybevegelser årlig, høy andel tungtransport, registrerte nestenulykker og flere trafikkhendelser. Se vedlegg 1, se også kap. *2.3 Trafikk og trafikksikkerhet*. Dette understreker behovet for å vurdere konsekvensene av økt aktivitet samlet og ikke virksomhetsvis.

Etter vår vurdering må det derfor gjennomføres en samlet vurdering av aktivitetene i område 2, område 3 og område 4, i sammenheng med eksisterende og planlagt virksomhet i Ramnflauget industriområde. Videre må det vurderes hvilke samlede konsekvenser dette vil få for beboere, naturmiljø, trafikkforhold og nærmiljøet over hele driftsperioden.

Vi mener at mangelen på en slik sumvurdering er den største svakheten ved plangrunnlaget og at dette også må inngå i vurderingen av om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning.

2.2 Støyvurdering

Det er positivt at den nye støyrapporten har vurdert støy fra boring, knusing, sortering, lagring og transport. Samtidig mener vi at det fortsatt er flere svakheter ved støyvurderingene.

For det første er støyutredningen utarbeidet med utgangspunkt i masseuttaket alene. Det er ikke foretatt vurderinger av samlet støybelastning fra øvrig virksomhet i Ramnflauget industriområde. Dette gjelder blant annet aktivitet ved Reno-Vest, tungtransport til og fra området og annen eksisterende eller framtidig næringsaktivitet.

Videre registrerer vi at støyrapporten viser at boring er den aktiviteten som medfører størst belastning for omkringliggende boliger, og at det er behov for konkrete avbøtende tiltak for at grenseverdiene skal kunne overholdes. Rapporten legger blant annet til grunn bruk av støydempet borerigg og begrensninger i aktivitet på lørdager. Dette viser etter vår vurdering at støybelastningen allerede ligger nær tålegrensene for omkringliggende bebyggelse.

Vi stiller også spørsmål ved sammenhengen mellom de foreslåtte driftstidene og den aktiviteten som er beskrevet i planmaterialet. Planbeskrivelsen legger til grunn at boring, sprenging og knusing skal foregå i relativt begrensede perioder gjennom året, samtidig som det åpnes for omfattende driftstider. Det er ikke dokumentert hvorfor slike driftstider er nødvendige for å oppnå den beskrevne produksjonen.

Etter vår vurdering burde det vært tydeligere skilt mellom ordinær drift og særlig støyende aktiviteter. Boring, sprenging, knusing og asfaltknusing er aktiviteter som gir en vesentlig annen belastning på omgivelsene enn ordinær intern transport og håndtering av masser. Disse aktivitetene bør derfor vurderes og reguleres særskilt.

Støyrapporten dokumenterer i hovedsak at et sett med forutsetninger kan fungere, men den dokumenterer ikke at disse forutsetningene er nødvendige eller at de vil bli fulgt opp.

Rapportens konklusjoner bygger på bestemte driftsforutsetninger, men det fremgår ikke tydelig hvordan kommunen skal kunne kontrollere at disse faktisk etterleves.

Etter vår vurdering bør planbestemmelsene derfor suppleres med krav om:

- driftsjournal for boring, sprenging, knusing og asfaltknusing,
- årlig rapportering om aktivitet og uttaksmengder,
- dokumentasjon av støydempende tiltak,
- støymålinger ved dokumenterte naboklager,
- nye støyberegninger dersom aktivitetsnivået økes vesentlig,

- miljøoppfølgingsprogram for hele driftsperioden.

Dette er særlig viktig fordi tiltaket er planlagt med en svært lang driftsperiode og fordi flere boliger ligger forholdsvis nær uttaksområdet. Samlet sett mener vi derfor at støyvurderingene fortsatt ikke gir et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere den faktiske belastningen på naboene, verken når det gjelder sumstøy fra hele Ramnflauget industriområde eller hvordan støyforutsetningene skal følges opp og kontrolleres gjennom driftsperioden.

2.3 Trafikk og trafikksikkerhet

Vi mener fortsatt at trafikkvirkningene av planforslaget ikke er tilstrekkelig vurdert.

Planbeskrivelsen viser til at trafikkmengden på Fv. 820 er om lag 3 900 kjøretøy per døgn, hvor 14 prosent er lange kjøretøy. Samtidig legger planforslaget opp til et betydelig uttak av masser over en svært lang periode. Det fremgår også av planbeskrivelsen at det ved høy aktivitet kan være aktuelt med opptil 150 lastebilbevegelser per dag knyttet til masseuttaket. Dette innebærer en betydelig økning i tungtrafikken på strekningen.

Reno-Vests egne risikovurderinger, registrerte nestenulykker og dokumenterte trafikksikkerhetsutfordringer viser at området allerede i dag er belastet. De påpeker at deres virksomheten alene genererer om lag 30 000 kjøretøybevegelser årlig, hvor rundt 65 prosent er lastebiler, vogntog eller andre tunge kjøretøy. Dette gjør det særlig viktig å vurdere konsekvensene av ytterligere tungtransport som følge av masseuttaket.

Reno-Vest beskriver videre flere forhold som etter vår vurdering er svært relevante også for denne plansaken:

- avkjørselen ligger i en S-kurve med begrensede siktforhold,
- området har høy fartsgrense (80 km/t),
- det er mangelfull belysning,
- det forekommer betydelig tungtrafikk,
- det er registrert nestenulykker og flere trafikkulykker i området,
- virksomheten vurderer trafikksituasjonen som lite forutsigbar og sikkerhetsmessig utfordrende.

Vi ser at Reno-Vest også selv har bedt fylkeskommunen vurdere flere trafikksikkerhetstiltak, blant annet redusert hastighet til 60 km/t, bedre skilting, økt belysning og forbud mot forbikjøring. Det samme synspunktet støttes av kommunens trafikksikkerhetskoordinator, som har pekt på redusert hastighet som et aktuelt tiltak.

Når både eksisterende virksomhet og planlagt masseuttak vil generere betydelig tungtransport over mange år, mener vi det er nødvendig å gjennomføre en samlet vurdering av:

- dagens trafikk til Reno-Vest,
- trafikk knyttet til område 2,
- trafikk fra område 1, 3 og 4,
- trafikk fra framtidig nærings- og industriutvikling,
- konsekvenser for beboere,
- konsekvenser for gang- og sykkelveg,
- konsekvenser for trafikksikkerheten på Fv. 820.

Etter vår vurdering er det ikke tilstrekkelig dokumentert hvordan den samlede trafikkøkningen vil påvirke trafikksikkerheten i området eller om eksisterende vegsystem er dimensjonert for den framtidige belastningen.

Vi savner derfor en samlet trafikkvurdering som viser forventet trafikkutvikling i Ramnflauget industriområde gjennom hele planperioden, og som vurderer behovet for konkrete trafikksikkerhetstiltak på Fv. 820 som følge av den økte aktiviteten. Dette er særlig viktig fordi området vil være preget av omfattende massehåndtering og tungtransport i flere tiår framover.

2.4 Mengde masser og samlet aktivitetsnivå

Planbeskrivelsen gir nå en langt bedre beskrivelse av ressursgrunnlaget innenfor reguleringsplanen enn det som forelå ved første høring. Det er positivt at det nå er angitt beregnet ressursgrunnlag, forventet levetid for uttaket og anslag for framtidig produksjon. Men vi mener likevel at det fortsatt er vanskelig å få oversikt over den samlede aktiviteten som planlegges i Ramnflauget-området.

Planbeskrivelsen beskriver både masseuttaket innenfor reguleringsplanen (område 1, 3 og 4) og terrenginngrepet på eiendom 17/61 (område 2), men aktivitetene presenteres i stor grad separat. Det gis ikke en samlet framstilling av forventede uttaksmengder, produksjonsnivå, trafikkmengder og miljøvirkninger for hele området.

Det benyttes fortsatt ulike måleenheter i planmaterialet. Dette gjør det vanskelig å sammenligne aktivitetsnivået i de ulike områdene og vurdere den samlede belastningen. Vi savner særlig en samlet framstilling som viser:

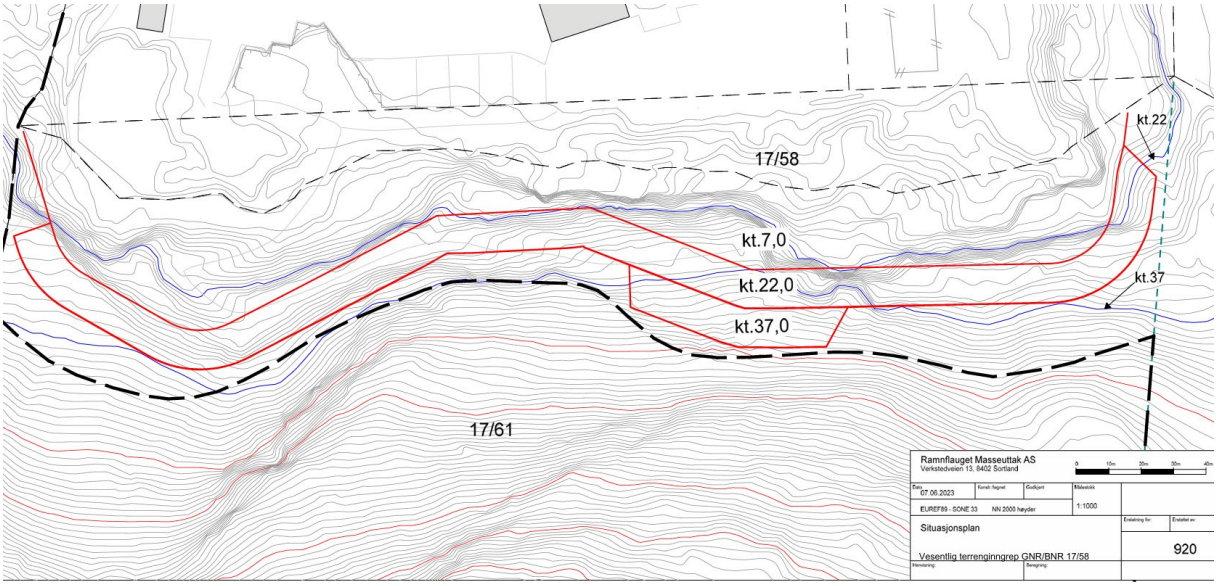
- totalt planlagt uttak i område 2, 3 og 4,
- forventet årlig uttak for hvert område,
- forventet samlet trafikkbelastning,
- sammenhengen mellom uttaksmengde, støy, transport og øvrige miljøvirkninger.

Etter vår vurdering er dette nødvendig for å kunne forstå de reelle konsekvensene av den samlede aktiviteten i Ramnflauget og for å kunne vurdere den totale belastningen på omkringliggende bebyggelse.

2.5 Skredfare og endrede forutsetninger

Vi registrerer at det nå foreligger en egen skredfareutredning for planområdet. Dette er positivt, og utredningen gir en betydelig bedre dokumentasjon av skredforholdene enn det som forelå ved første høring. Samtidig mener vi at det fortsatt knytter seg vesentlig usikkerhet til grunnlaget for vurderingene.

Sortland kommune har gitt tillatelse til vesentlig terrenginngrep i område 2 på eiendom 17/61. Denne tillatelsen er basert på følgende kart og tegninger: Situasjonsplan (Dokument 2) og presentasjon av palletering (Dokument 3) (også vist på s. 16 i Planbeskrivelse – Detaljregulering for Ramnflauget masseuttak).



Dokument 2: Situasjonsplan.

Att: Sortland kommune

Tegninger

06.10.2023

Ottar Bergersen & Sønner AS



Dokument 3: Presentasjon palletering.

I tillegg i brev fra NVE datert 5/2-25 ble følgende skrevet om saken, som omhandler vesentlig terrenginngrep i Ramnflauget:

«Det skal bygges en sikringsvoll her og området mellom den og plangrensen palleteres. *Dette tiltaket vil bidra til å sikre de allerede utbygde områdene mot evt. skredfare.*

I en samlet vurdering av konklusjonen fra geoteknisk notat, og realisering/bygging av sikringsvoll som beskrevet over, mener vi at fare for områdeskred er tilstrekkelig dokumentert. Når det gjelder den omtalte sikringsvollen, bør det dokumenteres at den vil bidra til å oppfylle gitte sikkerhetskrav for eksisterende bebyggelse (snøskred), og evt. for etablering av nye bygg». Vår understrekning

Skredutredningen
Skredutredningen bygger på befaring gjennomført i 2023. Etter dette er det gjennomført omfattende terrenginngrep og uttak av masser i område 2 på eiendom 17/61. Etter vår vurdering har disse arbeidene endret terrenget vesentlig sammenlignet med situasjonen som lå til grunn for skredvurderingene.

Vi viser i denne sammenheng til at NVE la etablering av sikringsvoll og palletering til grunn for vurderingen av sikkerheten i området. Samtidig kan vi ikke se at det i dag er dokumentert hvordan de faktiske terrengendringene som er gjennomført i område 2 påvirker skredforholdene eller hvordan disse forholdene er innarbeidet i skredutredningen.

Skredrapporten legger uttrykkelig til grunn at vurderingene er gjort med utgangspunkt i dagens terreng. Etter vår vurdering er det usikkert om dette fortsatt er tilfelle når område 2 har vært gjenstand for omfattende uttak, sprengning og terrengbearbeiding etter at grunnlaget for vurderingene ble etablert.

Dagens situasjon
Ved befaring i mai 2026 observerte vi omfattende terrenginngrep i område 2. Vi kan ikke se at dagens situasjon samsvarer med de terrengforholdene som lå til grunn for skredvurderingen eller de illustrasjonene som tidligere er brukt i saksbehandlingen. Flere steder fremstår det fortsatt som store jordmasser og høye bruddkanter i tilknytning til eksisterende bebyggelse og virksomhet.

Bilde 1 viser store jordmasser i nær tilknytning til Reno-Vest. Etter vår vurdering understreker dette behovet for en oppdatert vurdering av stabilitets- og skredforholdene i området.



Bilde 1: Jordmasser mot Reno-Vest.
Foto: M og M

Av bilde 2 er det merket av tre områder med større jordmasser. Etter vår vurdering understreker disse områdene behovet for en oppdatert vurdering av hvordan videre sprengning og terrenginngrep kan påvirke stabilitets- og skredforholdene.



Bilde 2: Avmerkede jordmasser med rødt.
Foto: M og M



Bilde 2a: Nærbilde av jordmasser og bruddvegg.
Foto: M og M



Bilde 2b: Nærbilde av jordmasser mot Reno-Vest.
Foto: M og M

På bilde 3 viser område som ikke er palletert, men har stor høyde (+15 m) fra stuff, vist med gul strek, til bunnen av masseuttaket. Flere steder er høyden langt over + 15 m.



Bilde 3. Gul strek viser stuff.

Det er behov for oppdatert vurdering
Vår innvending er ikke først og fremst rettet mot den faglige metoden som er benyttet i skredutredningen. **Innvendingen er at sentrale forutsetninger for vurderingene kan ha endret seg etter at utredningsgrunnlaget ble etablert.**

Når det i etterkant er gjennomført omfattende sprengnings- og masseuttaksarbeider i område 2, fremstår det som uklart om skredvurderingen fortsatt bygger på de terrengforholdene som faktisk eksisterer i området i dag.

Vi mener derfor at kommunen bør vurdere om endringene som er gjennomført i område 2 utløser behov for en oppdatert skredfaglig vurdering. Dette bør omfatte konsekvensene av de gjennomførte terrenginngrepene, samspillet mellom område 2 og det planlagte uttaket i område 3 og 4, effekten av framtidige terrengendringer gjennom uttaksperioden samt behovet for sikrings- og dokumentasjonstiltak.

Etter vår vurdering må skredforholdene vurderes på grunnlag av den faktiske situasjonen i området i dag og ikke utelukkende på grunnlag av terrengforhold som eksisterte før de omfattende inngrepene i område 2 ble gjennomført.

2.6 Krav til mottak og deponering av rene masser

Planforslaget åpner ikke bare for uttak av masser, men også for mottak, lagring og deponering av rene masser innenfor området. Etter vår vurdering er konsekvensene av denne virksomheten i liten grad utredet. Mottak av eksterne masser vil kunne medføre økt tungtransport, støy, støv og intern massehåndtering utover det som følger av selve masseuttaket. **Vi kan ikke se at det er gjort en særskilt vurdering av hvilke trafikale eller miljømessige konsekvenser slik virksomhet vil få.** Videre fremgår det ikke tydelig hvilke volum som kan mottas, hvordan dette inngår i trafikk- og støyvurderingene, eller hvilke øvre rammer som skal gjelde for virksomheten.

Vi kan ikke se at mottak av rene masser inngår i beregningene for trafikk, støy eller samlet belastning. Etter vår vurdering bør det gis en nærmere redegjørelse for omfanget av mottak og deponering av rene masser, samt hvilke konsekvenser dette vil få for trafikk, støy, støv, avrenning og samlet belastning på omkringliggende bebyggelse.

2.7 Avrenning, overvann og flom

Vi registrerer at planmaterialet nå inneholder en mer omfattende beskrivelse av overvannshåndtering enn ved tidligere høring. Det er positivt at det foreslås sedimenteringsbasseng, sedimenteringsgrøfter og krav om dreneringssystem før uttak igangsettes.

Samtidig mener vi at det fortsatt er usikkerhet knyttet til hvordan avrenning og overvann vil håndteres etter hvert som terrenget endres gjennom en svært lang driftsperiode. Planbeskrivelsen legger i stor grad til grunn at avrenning infiltrerer i grunnen og at eksisterende vannforekomster i liten grad vil påvirkes. Det er imidlertid begrenset drøftet hvordan omfattende terrenginngrep, fjerning av vegetasjon og framtidige klimaendringer med mer intens nedbør kan påvirke overvannssituasjonen.

Vi savner også en samlet vurdering av avrenning og overvann fra de ulike tiltakene i Ramnflauget-området, herunder område 2, område 1, område 3 og område 4, og hvordan disse samlet kan påvirke nærliggende arealer og vannmiljø. **Etter vår vurdering bør det vurderes om det er behov for et mer konkret opplegg for kontroll, overvåking og rapportering av overvannshåndtering gjennom driftsperioden.**

2.8 Landskap, avslutningsfase og etterbruk

Vi merker oss at planbeskrivelsen nå konkluderer med at terrenginngrepet vil få vesentlige konsekvenser for landskapet både i nær- og fjernvirkning. Dette er en viktig erkjennelse og understøtter at tiltaket vil innebære en betydelig og langvarig endring av landskapet.

Samtidig bygger vurderingen i stor grad på at området etter hvert skal revegeteres, istandsettes og få en visuell utforming som reduserer de negative virkningene. Vi stiller spørsmål ved hvor stor vekt som kan legges på slike forutsetninger når den aktive driftsperioden er anslått til om lag 36 år og når endelig etterbruk av området fortsatt ikke er avklart.

Planbeskrivelsen legger på den ene siden opp til revegetering og landskapsmessig tilpasning, men beskriver samtidig at området etter endt drift kan benyttes til industri-, lager- eller næringsformål. Det fremstår derfor uklart hvilken landskapstilstand som faktisk legges til grunn i konsekvensvurderingene.

Etter vår vurdering må konsekvensene vurderes ut fra at inngrepet vil være synlig og påvirke landskapsbildet i flere tiår. Usikker etterbruk og framtidig revegetering kan ikke i seg selv redusere betydningen av disse virkningene.

2.9 Støvutredning

Vi registrerer at det ikke er gjennomført en egen støvutredning for tiltaket. Planmaterialet omtaler støv som en mulig ulempe og foreslår enkelte avbøtende tiltak, men det foreligger ingen beregninger eller vurderinger av forventet støvspredning fra uttak, knusing, intern transport, masselagring eller tungtransport til og fra området. Med det omfanget av massehåndtering som planen legger opp til, mener vi det burde vært gjort en nærmere vurdering av støvbelastningen for nærliggende boliger, gang- og sykkelveg og øvrige brukere av området.

3. Driftstider, oppfølging og sikring gjennom driftsperioden

Vi mener at de foreslåtte driftstidene fremstår som uforholdsmessig vide sett opp mot aktivitetsnivået som beskrives i planmaterialet.

Planbeskrivelsen beskriver et aktivitetsnivå hvor boring, sprenging og knusing skal foregå i relativt avgrensede perioder i løpet av året. Ved et uttak på 30 000 fm³ per år beskrives boring til om lag 3-4 uker årlig og knusing til 4-6 uker årlig. Selv ved et uttak på 50 000 fm³ per år beskrives boring til rundt 5-6 uker per år og knusing til om lag 2-3 måneder per år. Sprengning er oppgitt til mellom 5 og 10 ganger i året. Dette innebærer at de mest støyende aktivitetene bare utgjør en begrenset del av den samlede driftstiden. Det er derfor vanskelig å forstå hvorfor planen åpner for driftstider som i praksis gir adgang til omfattende aktivitet gjennom store deler av året.

Samtidig åpnes det for drift i brudd og knuseverk fra kl. 07.00 til 19.00 på hverdager og i tillegg lørdagsdrift. Etter vår vurdering er det ikke dokumentert hvorfor det er nødvendig med driftstider fra kl. 07.00 til 19.00 på hverdager og lørdagsdrift når planmaterialet samtidig beskriver relativt begrensede perioder med boring, sprenging og knusing.

Vi kan ikke se at det er dokumentert hvorfor driftsbestemmelsene må åpne for vesentlig større aktivitet enn den aktiviteten som faktisk er lagt til grunn i støyvurderingene.

Støyrapporten viser dessuten at det særlig er boring som medfører utfordringer for omkringliggende bebyggelse, og at overholdelse av støygrensene forutsetter konkrete begrensninger og avbøtende tiltak. Rapporten anbefaler blant annet bruk av støydempet borerigg og begrensninger i aktivitet på lørdager. Dette tilsier etter vår vurdering at driftstidene bør tilpasses den faktiske aktiviteten og belastningen på omgivelsene, og ikke fastsettes ut fra et generelt ønske om størst mulig fleksibilitet for tiltakshaver.

Når tiltaket ligger nær eksisterende boliger og samtidig er planlagt å pågå over flere tiår, mener vi det må kunne forventes at driftstidene begrenses til det som faktisk er nødvendig for å gjennomføre den beskrevne produksjonen

Vi mener derfor at det bør skilles tydeligere mellom ordinær drift og særlig støyende aktiviteter. Aktiviteter som:

- boring,
- sprenging,
- knusing,
- sortering,
- asfaltknusing,

har vesentlig større påvirkning på naboene enn ordinær intern transport og håndtering av masser, og bør derfor underlegges strengere begrensninger.

Etter vår vurdering er det også uklart hvordan forutsetningene som ligger til grunn for støyrapporten skal følges opp gjennom driftsperioden.

Støyrapporten forutsetter blant annet:

- bruk av støydempet borerigg,
- bestemte driftsmønstre,
- bestemte aktivitetsnivåer,
- begrensninger på lørdager.

Det fremgår imidlertid ikke tydelig hvordan kommunen eller naboene skal kunne kontrollere at disse forutsetningene faktisk overholdes.

Vi mener derfor at planbestemmelsene bør suppleres med krav om:

- driftsjournal for boring, sprenging, knusing og asfaltknusing,
- årlig rapportering til kommunen om aktivitet og uttaksmengder,
- dokumentasjon av støydempende tiltak,
- støymålinger ved dokumenterte naboklager,
- nye støyberegninger ved vesentlige endringer i produksjon eller uttaksmengder,
- miljøoppfølgingsprogram for hele driftsperioden.

Dette er nødvendig for at kommunen og berørte naboer skal kunne etterprøve at driften faktisk skjer innenfor forutsetningene som ligger til grunn for støyrapporten.

Vi mener også at sikringstiltakene bør beskrives og reguleres tydeligere. Planen omfatter betydelige terrenginngrep med bratte skråninger og høye pallnivåer. Samtidig legger planforslaget opp til en aktiv driftsperiode på om lag 36 år, med mulig videre bruk av området etter avsluttet uttak. Dette innebærer at sikringstiltak ikke bare må etableres, men også driftes, kontrolleres og vedlikeholdes over svært lang tid. Jo lengre driftsperiode tiltaket har, desto viktigere blir det at ansvar for kontroll, vedlikehold og oppfølging er tydelig regulert i planbestemmelsene.

Vi savner derfor tydeligere bestemmelser om:

- kontroll og vedlikehold av sikringsgjerder,
- kontroll av pallkanter og skråninger,
- oppfølging av eventuelle ras- og skredforebyggende tiltak,
- rapportering av avvik og skader,
- ansvar for oppfølging gjennom hele driftsperioden og i avslutningsfasen.

Etter vår vurdering er dette særlig viktig fordi planen bygger på at området gradvis skal revegeteres og istandsettes over mange tiår. Dersom oppfølgingen av sikrings- og miljøtiltak ikke er tilstrekkelig regulert, vil belastningen på naboer og nærmiljø kunne bli større enn det som er lagt til grunn i planmaterialet.

Samlet mener vi at driftstidene som foreslås ikke er tilstrekkelig begrunnet ut fra aktivitetsnivået som beskrives i planmaterialet. Videre mener vi at kontroll- og oppfølgingssystemet for støy-, miljø- og sikringstiltak er for svakt beskrevet. Før planen eventuelt vedtas bør bestemmelsene styrkes slik at forutsetningene som ligger til grunn for støyrapporten og øvrige fagutredninger faktisk kan kontrolleres, dokumenteres og håndheves gjennom hele driftsperioden.

Med vennlig hilsen
Beboere i området sør og nord for Ramnflauget industriområde

Vedlegg 1:

Reno-Vests henvendelse til Nordland fylkeskommune (se neste side)

Vedlegg 1

reno·vest

Kopi 26 JAN 2026 Statens vegvesen

reno-vest.no

Nordland fylkeskommune
Fylkeshuset
Postboks 1485
8048 Bodø

Kopi til
Sortland kommune
Statens Vegvesen

Reno-Vest IKS
Vesterålsveien 272, 8416 Sortland
NO 971 037 202 MVA
+47 76 11 29 00
post@reno-vest.no

20. januar 2026

Vår referanse: 25/00252

Anmodning om iverksetting av trafikksikkerhetstiltak på Fv 820 avkjøring til Reno-Vest - Vesterålsveien 272, Sortland

Reno-Vest henvender seg til vegeier Nordland fylkeskommune for å orientere om trafikksikkerhetsutfordringer knyttet til avkjøringen til konsernets regionmottak i Vesterålsveien 272 langs Fylkesvei 820. Avkjørselen benyttes daglig av ansatte, leverandører, kunder og samarbeidspartnere, i tillegg til at øvrige trafikanter ferdes på strekningen.

Formålet med denne henvendelsen er å redegjøre for dagens situasjon, synliggjøre dokumenterte risikoforhold og be om at det iverksettes trafikksikkerhetstiltak for å forebygge risikoen for ytterligere trafikkulykker og alvorlige hendelser - som igjen kan medføre fare for menneskers liv og helse.

Beskrivelse av dagens situasjon

Avkjøring til Reno-Vest ligger i en S-kurve på Fylkesvei 820, med krevende terrengprofil og begrensede siktforhold. Vegens utforming gjør at både inn- og utkjørende, og passerende trafikk får redusert oversikt, særlig i kombinasjon med kurvatur og høydevariasjoner i terrenget, og særlig etter mørkets frambrudd.

Fartsgrensen på strekningen er i dag 80 km/t. Vegbelysning opphører om lag 150 meter sørøst for avkjørselen, noe som gir utilstrekkelige lysforhold, spesielt i mørketiden og under vanskelige værforhold. Området er preget av perioder med regn, snø, is og mørke store deler av året, noe som ytterligere forverrer trafikksikkerheten.

Om lag 250 meter nord for Reno-Vest sin avkjørsel ligger også avkjørselen til Pukk og Gjenvinning AS, som driver steinbrudd og grustak. Denne virksomheten genererer betydelig tungtransport og har ført til økt trafikkbelastning på Fylkesvei 820 utover det trafikkbildet Reno-Vest selv skaper. Det forekommer også at stein, grus og sand havner i vegbanen, noe som kan redusere friksjon og øke risikoen for ulykker.

Kombinasjonen av høy kjørehastighet, forbikjøringer, redusert sikt, mangelfull belysning og økt tungtrafikk gir en trafikksituasjon som oppleves som uoversiktlig og lite forutsigbar.

Trafikkbelastning knyttet til Reno-Vest sitt Regionmottak på Ramnflauget

Reno-Vest har jevn trafikk til og fra anlegget gjennom hele året. Dette omfatter vogntog, lastebiler, servicekjøretøy, personbiler og kjøretøy med tilhenger. Trafikkmengden øker betydelig i høysesong, særlig fra etter påske og gjennom fellesferien, hvor både privatkunder og næringsaktører har økt aktivitet. I løpet av en gjennomsnittlig arbeidsdag har Reno-Vest **ca. 115** kjøretøybevegelser på vårt anlegg på Ramnflauget. Det tilsvarer **ca. 29-30.000** kjøretøybevegelser i året (inn- og utkjøringer på Fv 820) fordelt på ukedagene mandag-fredag. Estimatet tar også for seg at ca. 65 % av bevegelsene gjøres av store kjøretøy som lastebiler, vogntog, traktorer osv. Se vedlegg.

I tillegg mottar Reno-Vest kjøretøy til vraking. Disse leveransene skjer både ved at kjøretøy ankommer for egen maskin og ved at kjøretøy fraktes eller taues til anlegget. Tauing av kjøretøy medfører ofte lavere hastighet, begrenset manøvrerbarhet og lengre tidsbruk ved inn- og utkjøring. Det forekommer enkelte tilfeller der kjøretøyene som taues er i dårlig teknisk stand, noe som kan skape uforutsigbare situasjoner i avkjørselen. Denne transporten skjer utenfor Reno-Vests kontroll.

Samlet sett er trafikkbildet ved avkjørselen sammensatt og krevende, med stor variasjon i kjøretøytyper, vekt, hastighet og kjøremønster.

Registrerte avvik, nestenulykker og risikovurderinger

Reno-Vest har gjennom sitt HMS- og internkontrollsystem dokumentert flere risikoforhold knyttet til trafikk ved avkjøringen, og antar at det er «underrapportering» av avvik knyttet til dette. Det er registrert nestenulykker som tydelig illustrerer utfordringene med sikt, fart og uoversiktlige forhold.

I ett tilfelle oppstod en nestenulykke ved utkjøring fra anlegget i mørket, der fører måtte bevege kjøretøyet langt frem i vegbanen for å få tilstrekkelig sikt. En forbikjøring i høy hastighet på Fylkesvei 820 førte til en situasjon som kun ble avverget ved at fører rakk å stoppe før kjøretøyet var helt ute i hovedvegen.

Virksomheten har også gjennomført risikovurderinger av trafikale forhold ved avkjøringen. Disse vurderingene identifiserer risiko for kollisjon mellom trafikk til og fra anlegget og gjennomgående trafikk

på Fylkesvei 820. Risikoen er vurdert å ha både høy sannsynlighet og potensielt alvorlige konsekvenser, inkludert fare for alvorlig personskade eller dødsulykker.

Trafikkulykker og medieomtale

I tillegg til interne avvik og risikovurderinger viser offentlig tilgjengelig informasjon og medieomtale at det over flere år har forekommet en rekke trafikkuhell og trafikkulykker i området ved og i nærheten av Reno-Vest sitt anlegg på Ramnflauget. Hendelsene omfatter blant annet påkjørsler bakfra, kollisjon med gjenstander i vegbanen, utforkjøringer, ulykker med flere involverte kjøretøy, hendelser med tungtransport og situasjoner som har ført til kø, vegstenging og utrykning fra nødetater.

Flere av ulykkene har skjedd i direkte tilknytning til avkjøring til Reno-Vest eller i nærliggende svingpartier, og mange av hendelsene har sammenfallende kjennetegn som høy fart, brå nedbremsing, glatt føre, redusert sikt og uoversiktlige kjøresituasjoner jf. medieomtale og annen tilgjengelig informasjon.

Dette indikerer at utfordringene på strekningen ikke er enkeltstående hendelser, men del av et vedvarende og sammensatt risikobilde over tid.

Samlet vurdering

Reno-Vest vurderer at dagens løsning for inn- og utkjøring til Fylkesvei 820 ikke gir tilstrekkelig trafikksikkerhet. Risikoen gjelder ikke bare virksomhetens egne ansatte og drift, men også leverandører, kunder, myke trafikanter og øvrige trafikanter som ferdes på strekningen.

De dokumenterte avvikene, risikovurderingene og trafikkulykkene viser samlet sett at det foreligger et tydelig behov for trafikksikkerhetstiltak. Virksomheten har begrensede muligheter til å redusere risikoen gjennom interne tiltak alene, da hovedutfordringene knytter seg til vegutforming, fartsnivå, belysning og regulering av fylkesvegen.

Anmodning om iverksetting av trafikksikkerhetstiltak

På bakgrunn av redegjørelsen over ber Reno-Vest IKS om at Nordland fylkeskommune vurderer og iverksetter trafikksikkerhetstiltak på strekningen av Fylkesvei 820 ved avkjørselen til Reno-Vest sitt anlegg i Vesterålsveien 272.

Reno-Vest IKS har utarbeidet konkrete forslag til trafikksikkerhetstiltak som følger vedlagt denne henvendelsen. Virksomheten ber om at disse inngår i fylkeskommunens samlede vurdering, og stiller seg positiv til videre dialog og samarbeid om utforming, prioritering og gjennomføring av tiltak. Flere av tiltakene vil ikke være forbundet med store kostnader - som for eksempel skiltregulering av hastighet og forbikjøring, samt dobbel sperrelinje.

Målet er å forebygge trafikkulykker og alvorlige hendelser ved å redusere både sannsynlighet og konsekvens gjennom egnede trafikksikkerhetstiltak og regulering, og å sikre en tryggere og mer forutsigbar trafikkavvikling for alle trafikanter på strekningen.

Sortland kommune er godkjent som trafikksikker kommune av Trygg Trafikk Nordland, og Nordland fylkeskommune ble første gang godkjent som trafikksikker fylkeskommune i 2022. Disse godkjenningene understreker betydningen av systematisk og kunnskapsbasert arbeid med trafikksikkerhet på både kommunalt og regionalt nivå.

Til støtte for vurderingen viser et kartutdrag (i vedlegg 4) fra Statens vegvesen registrerte trafikkulykker på og i umiddelbar nærhet av den aktuelle strekningen. Kartmaterialet illustrerer at området over tid har hatt flere registrerte trafikkulykker, og underbygger behovet for målrettede trafikksikkerhetstiltak.

Innspill fra trafikksikkerhetskoordinator i Sortland kommune:

> *«Et mulig tiltak for strekningen her, er å be Statens vegvesen å gjøre en vurdering hvorvidt særskilt fartsgrense 60 km/t kan settes. Det vil lette for bruken av avkjørselen, for både trafikanter som skal inn og ut av denne, og forbipasserende»*

Reno-Vest har også bedt om innspill fra Nordland politidistrikt, men har per dags dato ikke mottatt tilsvar. Henvendelsen ble sendt fra oss den 15.12.2025 og svar fra politiet vil bli ettersendt Nordland fylkeskommune og kopimottakerne når det kommer oss i hende.

Videre oppfølging av saken fra vår side gjøres av;

- **Elise Gustavsen -** Administrerende direktør, Reno-Vest IKS
- **Kåre Lykseth -** Driftsingeniør bygg og anlegg, Reno-Vest IKS

Med vennlig hilsen
Kim Pleym
Kvalitets- og HMS-ansvarlig
Avdeling for bærekraft og utvikling – Reno-Vest

Vedlegg

- Vedlegg 1 - Avvik - Nær kollisjon ved utkjøring - Incident - 2025-12-11
- Vedlegg 2 - Risikovurdering
- Vedlegg 3 - Risikodiagram
- Vedlegg 4 - Trafikksikkerhet ved Reno-Vest

- Vedlegg 5 - Medieomtaler
- Vedlegg 6 - Trafikale bevegelser på Ramnflauget – Reno-Vest 2025
- Vedlegg 7 - Innspill fra trafikksikkerhetskoordinator Sortland kommune