

Detaljregulering Ramsund Orlogsstasjon

PLANBESKRIVELSE



Fagkyndig LPO arkitekter

Forslagsstiller: Forsvarsbygg

Dato/revisjon: 20.05.2026

Test:

Test 2:

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn.....	6
2	Planstatus og rammebetingelser.....	10
3	Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold	20
4	Beskrivelse av planforslaget	36
5	Konsekvensutredninger	66
6	Virkninger av planen	82
7	Innkomne innspill til oppstart og varslinger	110
8	Avsluttende kommentar	113
9	Vedlegg	114

Hva er et planforslag til offentlig ettersyn?

Hvis noen ønsker å bygge eller verne noe som bryter med det kommunen har bestemt før, må kommunen vedta en ny reguleringsplan først. Private planer for mindre områder heter detaljreguleringer. Både kommunen, privatpersoner, utbyggere, organisasjoner og andre myndigheter kan komme med forslag til detaljreguleringer, men det er fagkyndige som byplanleggere og arkitekter som utarbeider planforslaget.

En viktig del av arbeidet med reguleringsplanen er å få innspill fra innbyggerne. Alle kan komme med innspill i to runder i planarbeidet: Når planarbeidet starter (ved varsel om oppstart) og når forslaget er utarbeidet (ved offentlig ettersyn). Alle planforslag som sendes på offentlig ettersyn skal vise konsekvensene av forslaget, inneholde en vurdering av om forslaget følger opp overordnede planer, og få fram hvilke interesser som står mot hverandre og hvilke som er prioritert. For eksempel kan en interessekonflikt være om vi skal ta mer hensyn til historiske bygninger enn ønsket om flere boliger i byen. Kommunen gjør også en vurdering av forslaget og konsekvensene av det.

Etter offentlig ettersyn vurderer både kommunen og forslagsstiller hvordan uttalelsene skal påvirke planforslaget. Forslagsstilleren oppdaterer planforslaget, og sender det på nytt til kommunen for behandling. Det er kommunen som vedtar den endelige bruken og byggene for området.

Sammendrag

Forsvaret er Norges militære organisasjon som har ansvar for å beskytte landet mot ytre trusler, og har behov som endres i omfang og plassering avhengig av det geopolitiske bildet i verden. Forsvaret er en viktig del av dagens samfunnssikkerhet, og det er dermed viktig at deres eiendommer har fleksible og robuste nok rammer til å imøtekomme raskt endrede behov i et usikkert verdensbilde.

Ramsund orlogsstasjon er en etablert og strategisk viktig base for Forsvaret, og tiltakene som planlegges er forankret i politiske vedtak i Stortinget og beslutninger tatt på høyeste nivå i Forsvarsdepartementet. Lokaliseringen er et resultat av omfattende strategiske vurderinger knyttet til Norges forsvarsevne, alliert mottak og beredskap i nordområdene. Ramsund inngår i en helhetlig struktur sammen med Ramnes skyte- og øvingsfelt, Evenes flystasjon og øvrige militære installasjoner i regionen. Gjeldende reguleringsplan for Ramsund orlogsstasjon er utdatert og har liten fleksibilitet for endrede behov og grunnlag for en helhetlig, effektiv og bærekraftig utvikling av basen.

I lys av det endrede sikkerhetspolitiske bildet i Europa og økt geopolitisk spenning i nordområdene, er det avgjørende at Forsvaret raskt kan etablere og videreutvikle infrastruktur på eksisterende basestruktur. Ramsund har allerede den nødvendige

infrastrukturen, sikkerhetsrammene og geografiske plasseringen som gjør det mulig å møte operative krav på kort og lang sikt.

Planforslaget legger opp til å sikre de overnevnte punktene på en måte som samtidig ivaretar Ramsund som sted og dens befolkning på en god måte.

Nøkkelopplysninger

Plannavn:	Detaljregulering Ramsund Orlogsstasjon
PlanID:	202206
Eiendom (gnr./bnr.):	Se liste kap. 1.5
Type:	Detaljregulering med konsekvensutredning og planprogram
Plankonsulent:	LPO arkitekter as
Forslagsstiller:	Forsvarsbygg

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn og hensikt

Ramsund orlogsstasjon er Sjøforsvarets hovedbase i Nord-Norge og skal iht. vedtatt langtidsplan for Forsvaret videreutvikles for å understøtte både nasjonale og allierte styrker. Basen vil blant annet huse Norges nye ubåter og en ny maritim spesialstyrke (SOTG), og inngår blant prioriterte baser i forsvarssektoren. Dagens reguleringsplan er utdatert og gir begrenset handlingsrom for videre utvikling.

Planarbeidet legger til rette for en helhetlig og fremtidsrettet utvikling av Ramsund, med fleksible rammer for Forsvarets behov. Dette inkluderer utvidelse av planområdet i sjø, ny hovedatkomst og sekundæratkomst, etablering av nødvendige bygg og forlegninger, samt hensynssoner for sikkerhet, logistikk og miljø. Samtidig skal planen ivareta Ramsund som lokalsamfunn, med behov for bolig, infrastruktur og næringsutvikling.

Planen fastsetter rammer og mulighetsrom for plassering og volum av bebyggelse, tekniske anlegg og infrastruktur. Planen fastlegger ikke arealbruken i detalj. Bakgrunnen for dette er at innhold, funksjon og operativ bruk av arealene er underlagt gradert informasjon av hensyn til nasjonens sikkerhet. Detaljer om fremtidig bruk, virksomhet, bygningstyper og intern disponering blir derfor sikkerhetsgradert og ikke offentlig tilgjengelig.

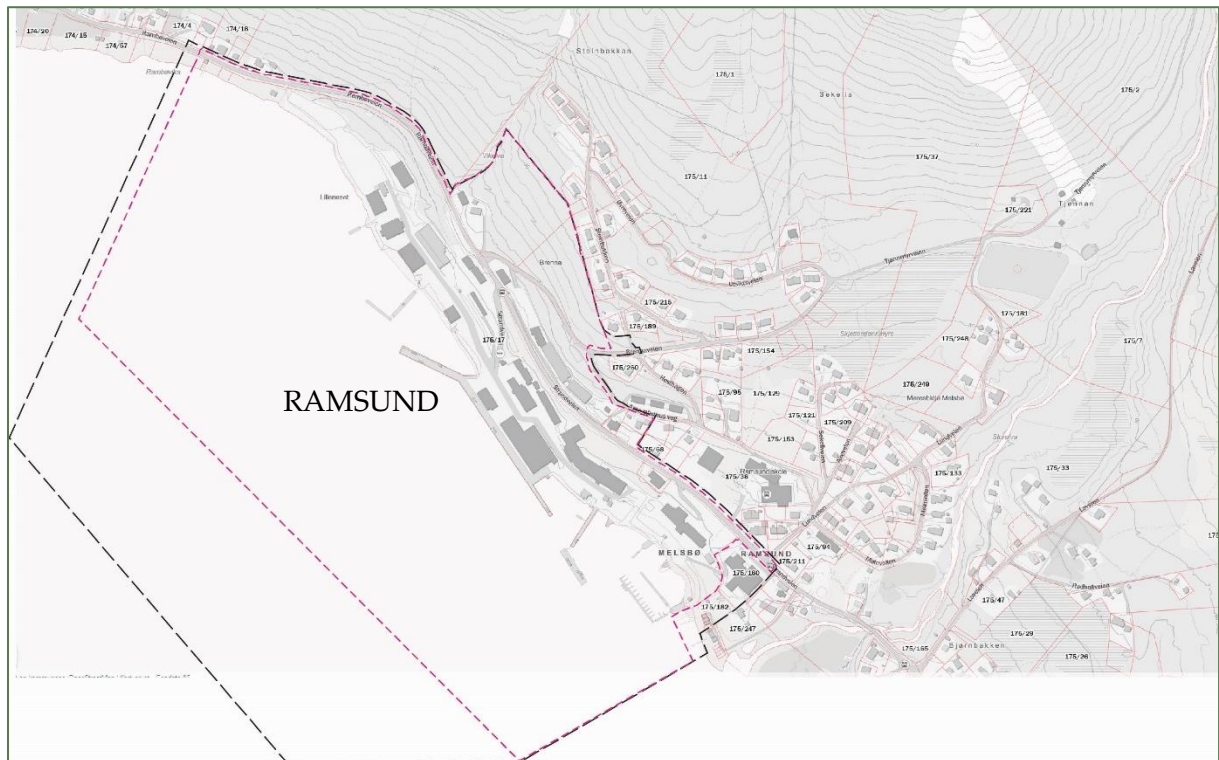
1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller: Forsvarsbygg

Fagkyndig: LPO arkitekter

1.3 Planområdet

Planområdet omfatter hele gjeldende detaljregulering av Ramsund orlogsstasjon (plan ID 0211). I tillegg omfatter nytt planområde større sjøarealer i tilknytning orlogsstasjonen, eiendommer for ny brannstasjon som i reguleringsplan for Ramsund I (planid: 5512), eiendommen omfatter dagens nærbutikk, kino og Forsvarets «Velferden», samt deler av Fylkesvei 8240 med tilhørende sidearealer.



Figur 1: Planområdet med tidligere (rosa stipling) og nytt planområde (sort stipling)

Planområdet i sjø dekker arealbehov for nye tiltak, og sikrer mulighet for operative, og administrative flater i Ramsundet, med nødvendige sikringssoner.

1.4 Gårds- og bruksnummer med grunneiere

Gnr./bnr.	Hjemmel til eiendomsrett
174/16	Torvik Asle Per
174/11	Marstrøm, Renate og Marstrøm Tanita
175/17	Forsvarsbygg
175/11	Forsvarsbygg
175/116, 175/16, 175/191	Tjeldsund Eiendom Og Utbyggingsselskap AS
175/28	Ramsund Samfunnshus A/L
196/1	Troms og Finnmark fylkeskommune (vegeier)
175/160	Strandveien 50 a-f
175/182, 175/177, 175/256, 175/201, 1755/255, 175/2	Strand-/sjøbebyggelse
175/11	Frrområde langs krysset Steinbakken og Brennaveien og deler av Arne Wisthusveg
Berørte gnr./bnr. ved utvidelse av planområdet langs fylkesveg	
174/53 – 174/50	Rambøveien 207
174/16	Rambøveien 213
174/11	Rambøveien 217

175/17	LNF-område
175/17-1	Rambøveien 227
178/68	Strandveien 35 (Tilleggsarealer fylkesvei – 196/1)
175/30	Arne Wisthus veg 8 (Tilleggsarealer fylkesvei – 196/1)
175/38	Ramsund skole (Tilleggsarealer fylkesvei – 196/1)
175/208	Strandveien 175/208 (Tilleggsarealer fylkesvei – 196/1)
175/211	Lundveien 2 og 4

1.5 Planen har krav til konsekvensutredning med planprogram

I henhold til plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 4-2, samt forskrift om konsekvensutredning §§ 6, 8 og 10, stilles det krav om konsekvensutredning for planer som kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. I oppstartsmøtet for planen, avholdt 05.09.2022, ble det vurdert at planarbeidet omfattes av forskriftens vedlegg II og utløser krav til konsekvensutredning etter § 8, jf. § 10 bokstav b og h. Det ble konkludert med at det ikke var krav om planprogram. Temaene som utløste krav til konsekvensutredning var **naturmangfold** og **friluftsliv**, jf. § 10 bokstav a og b.

Etter oppstartsmøtet og varsel om planoppstart har prosjektet utviklet seg, og flere delområder forutsetter nå høyere utnyttelse enn tidligere forutsatt. Dette har medført en ny vurdering av planforslaget i henhold til forskriftens §§ 8 og 10, for å avklare om det foreligger nye temaer som krever konsekvensutredning, og om endringene utløser krav til planprogram.

Planforslaget for **Ramsund orlogsstasjon** vurderes nå å utløse krav til planprogram etter § 6 bokstav b, jf. vedlegg I punkt 24, da det innebærer en økning i bruksareal på over 10 000 m² for formål som næringsbygg, offentlig eller privat tjenesteyting og allmennyttige formål. Det er ikke dokumentert at tiltaket er tilstrekkelig utredet i tidligere eller overordnet plan. I tillegg vurderes planforslaget etter §§ 8 og 10, som gjelder planer som kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Det er identifisert at planen kan ha vesentlige virkninger for følgende temaer:

- **Naturmangfold i sjø:** Tiltak i sjø kan påvirke marine naturtyper og gyteområder.
- **Friluftsliv:** Planområdet berører viktige friluftsområder.
- **Ras- og skredfare:** Planområdet på land og i sjø berører aktsomhetsområder og mulige fareområder for flom, snø- og steinskred, jord- og flomskred, steinsprang, stormflo, løsmasser og områder under marin grense.

For disse temaene skal det gjennomføres konsekvensutredning. Øvrige temaer i forskriften er vurdert til ikke å medføre vesentlige virkninger, men vil likevel omtales der det er relevant.

1.6 Saksgang og medvirkning

Oppstartsmøte ble avholdt 05.09.2022.

Varsel om planoppstart ble kunngjort 01.12.2022 i avisene Harstad tidende og Fremover, og som brev og e-post til berørte naboer, myndigheter, interesseorganisasjoner med flere i henhold til avtalt varslingsliste med kommunen. Det kom inn 12 innspill til varslingen.

Etter varsel om oppstart er det gjennomført 2 nye varslinger:

- Varsel om utvidet plangrense 26.02.2024-28.03.2024:
 - Plangrensen ble utvidet i sjø og på land for å inkludere tiltak som fyllingsføtter og forankringspunkter i sjø, samt Forsvarsbyggs nye eiendommer vurdert til ny brannstasjon i Ramsund.
 - Det kom inn 2 innspill til varslingen.
- Varsel om utvidet plangrense og planprogram på offentlig ettersyn 20.06.2025:
 - Plangrensen ble utvidet, hovedsakelig i sjø, for å muliggjøre ytterligere justeringer av utfyllinger og kaier. På land gjelder det mindre arealer til vei og eksisterende næringsformål uten endret bruk.
 - Planforslaget for Ramsund orlogsstasjon er vurdert til å utløse krav til planprogram og konsekvensutredning og kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Temaer som skal utredes er naturmangfold i sjø, friluftsliv og ras- og skredfare.
 - Det kom inn 14 innspill til varslingen.
 - Planprogrammet ble fastsatt i planutvalget til Tjeldsund kommune 02.12.25.

Møter med Tjeldsund kommune:

- Dialogmøte om utredningsbehov, helikoptertrafikk, om plangrense 17.04.2023
- Dialogmøte om status og videre fremdrift i planprosessen 27.06.2023.
- Dialogmøte om revidert plangrense 03.10.2023.
- Dialogmøte om utkast til plankart, med fokus på volum, byggehøyder, BYA, byggegrenser og arealformål, 14.08.2024.
- Dialogmøte om utkast på plankart og -bestemmelser, 30.10.2024.
- Dialogmøte om utkast på plankart og -bestemmelser, 27.11.2024.
- Dialogmøte om forventningsnotat til regionalt planforum, 03.12.2024.
- Innlegg i planutvalget – orientering om pågående reguleringsarbeid, 17.12.2024.
- Avklaringsmøte om ny vurdering av KU-forskriften, 14.01.2025.
- Dialogmøte om vei og trafikk 03.10.2025.
- Dialogmøte om uttalelse fra Statsforvalteren, 19.11.2025.
- Dialogmøte om innkomne merknader etter varsel om planoppstart.

Møter med statlige og fylkeskommunale myndigheter, og andre interesseorganisasjoner:

- Møte med Ramsund skole ifm. KU friluftsliv, 02.10.2024.

- Møte og befaring av plan- og influensområdet med Midtre Hålogaland friluftsråd d ifm. KU friluftsliv, 27.09.2024 og 02.10.2024.
- Regionalt planforum 19.12.24.
- Dialogmøte om vei og trafikk med Troms fylkeskommune og Tjeldsund kommune 03.10.2025

Møter med lokalbefolkningen

- Informasjonsmøte for lokalbefolkningen 08.02.2023 kl. 18.00 på Ramsund kino.

Medvirkning i forbindelse med offentlig ettersyn:

Det vil bli avholdt informasjonsmøte med naboer, næringsliv og andre interesseorganisasjoner. I tillegg vil forslagsstiller initiere mulighet for konsultasjonsmøter med samiske interesser, herunder Grovfjord reinbeitedistrikt og BIVDU.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Rikspolitiske retningslinjer, -bestemmelser, -statlige planretningslinjer, lover og forskrifter

2.1.1 Aktuelle statlige og rikspolitiske føringer som ligger til grunn

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Planen skal bidra til å sikre trygge og helsefremmende oppvekstmiljøer, og ivareta barn og unges behov i all planlegging og byggesaksbehandling.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Det legges til rette for effektiv arealbruk og god samordning mellom utbygging og transport, med mål om bærekraftig utvikling og redusert transportbehov.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Planen skal støtte opp under mål om reduserte klimagassutslipp, energieffektivisering og klimatilpasning i tråd med nasjonale mål.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Tiltak i og nær sjø vurderes med hensyn til naturmangfold, landskap, friluftsliv og allmenne interesser i 100-metersbeltet.

Stortingsmelding nr. 18 (2015–2016) «Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet»

Planen skal ivareta viktige friluftsområder og sikre tilgang til natur for lokalbefolkningen og Forsvarets personell.

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

Det tilstrebes løsninger som sikrer tilgjengelighet og likeverd for alle, uavhengig av funksjonsevne.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)

Planen skal bidra til å forebygge helseplager og sikre gode lydmiljøer i og rundt Ramsund orlogsstasjon.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)

Det tas hensyn til luftkvalitet i planleggingen for å fremme helse og trivsel.

2.2 Særlig relevante lover, forskrifter og retningslinjer

2.2.1 Landsverneplan for Forsvaret

Planen identifiserer og verner kulturhistorisk verdifulle eiendommer og anlegg som dokumenterer Forsvarets virksomhet. Dette er relevant for å ivareta kulturminner og militærhistorisk identitet i området.

2.2.2 Lov om Sametinget og andre samiske rettsforhold (sameloven)

Ved tiltak som kan påvirke samiske interesser, skal det gjennomføres konsultasjoner med berørte samiske representanter. Dette er særlig aktuelt dersom planområdet berører samiske bruksområder eller kulturverdier.

2.2.3 Lov om reindrift (reindriftsloven)

Loven skal sikre bærekraftig reindrift og vern av reindriftsarealer, både innenfor og utenfor det samiske reinbeiteområdet. Planarbeidet må ta hensyn til eventuelle reinbeiteinteresser i området.

2.2.4 Sikkerhetsloven (01.01.2019)

Loven stiller krav til forebygging og håndtering av sikkerhetstruende virksomhet. Dette er særlig relevant for Ramsund som militært anlegg med nasjonal sikkerhetsinteresse.

2.2.5 Forskrift om forbudsområder i sjø (27.06.2024)

Forskriften regulerer ferdsel og aktivitet i og rundt forsvarsinstallasjoner i sjø, og erstatter tidligere forskrift om militære forbudsområder innen Sjøforsvaret. Den er sentral for å sikre kontroll og beskyttelse av Ramsund som strategisk forsvarsområde.

Forskriftens §19 Ramsund (Tjeldsund kommune)

Ved det militære området ved Ramsund er forbudsområdet strandlinjen fra Ramsundet bro, som er nordlig avgrensning av området, til posisjon 68° 26,94' N 016° 34,50' Ø. Deretter går grenselinjen gjennom punktene 68° 26,69' N 016° 34,50' Ø og 68° 26,53' N 016° 27,90' Ø for så å følge strandlinjen til Ramsundet bro.

Fartøy kan følge den naturlige seilingsled gjennom forbudsområdet. Fartøy som seiler gjennom forbudsområdet skal holde minst 100 meter fra det militære området og kaiene i Ramsund, Biskaia, Seljevika og Ramnes skyte- og øvingsfelt. Fartøy skal stoppe på anrop og rette seg etter de anvisningene som blir gitt.



Figur 2 Militære forbudsområde i sjø, jf. Forskrift om forbudsområder i sjø §19

2.3 Aktuelle politiske vedtak

2.3.1 Prop. 14 S (2020–2021) – Evne til forsvar – vilje til beredskap

Regjeringens proposisjon til Stortinget, fremmet 16. oktober 2020, og danner grunnlaget for utviklingen av Forsvaret i perioden 2021–2024. Den inneholder blant annet:

- Planen om å videreutvikle Ramsund orlogsstasjon som Sjøforsvarets base i nord
- Etablering av ny maritim Special Operations Task Group (SOTG)
- Opprettholdelse av Ramneset og Vealøs som skyte- og øvingsfelt
- Økt vekt på alliert mottak, trening og øving

2.3.2 Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036: "Forsvarsløftet – for Norges trygghet"

- Presentert: 5. april 2024
- Vedtak: Enstemmig vedtatt av Stortinget i juni 2024
- Tidsperiode: 2025–2036

Blant hovedpunktene i den nye planen:

- Sjøforsvaret styrkes med nye fregatter, ubåter og støttefartøy
- Ramsund orlogsstasjon videreutvikles som base for Sjøforsvaret og allierte
- Ny maritim spesialstyrke (SOTG) etableres i Ramsund
- Ramneset og Vealøs opprettholdes som skyte- og øvingsfelt

2.3.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027, 20. juni 2023

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging 2023–2027 legger føringer for at kommunens planlegging skal bidra til en bærekraftig utvikling i tråd med FNs bærekraftsmål. Planleggingen skal fremme grønn omstilling, sosial rettferdighet og god

ressursforvaltning, og samtidig legge til rette for bosetting, verdiskaping og robuste lokalsamfunn. Det forventes at kommunene utarbeider helhetlige og kunnskapsbaserte planer som ivaretar både lokale behov og nasjonale målsettinger.

Planleggingen skal bidra til å forebygge risiko og styrke samfunnets beredskap. Kommunen skal gjennom arealplanlegging legge til rette for forsvarssektorens behov for arealer til øving, trening og beredskap, og sikre at slike hensyn integreres i planstrategier, arealformål og hensynssoner. Det forventes at kommunen samarbeider med statlige aktører og ivaretar nasjonale sikkerhetsinteresser, herunder tilrettelegging for alliert mottak og øving i strategisk viktige områder som Ramsund og Ramneset.

2.3.4 Andre lover, forskrifter og retningslinjer

- Plan- og bygningsloven
- Forurensningsloven
- Naturmangfoldloven
- Kulturminneloven
- Veglova
- Friluftsløven
- Flom- og skredfare i arealplaner (NVE, retningslinje nr. 2/2011)
- Forskrift om konsekvensutredning
- Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften)
- Forskrift om forbudsområder i sjø

2.4 Regionale og fylkeskommunale planer for Troms og Nordland Regionale planer/regionale planbestemmelser

2.4.1 Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021–2024

Planstrategien danner grunnlaget for prioriteringer i regional planlegging, inkludert transport, næring og miljø. Relevans: Gir overordnede føringer for utvikling i regionen, inkludert forsvarsrelaterte områder som Ramsund.

2.4.2 Regional transportplan for Troms 2022–2033

Planen er strategisk viktig for samferdsel og mobilitet i fylket. Relevans: Aktuell for vurdering av vei- og havneinfrastruktur i og rundt Ramsund orlogsstasjon.

2.4.3 Regional plan for handel og service i Troms 2016–2025

Planen regulerer lokalisering og dimensjonering av handelsvirksomhet. Relevans: Kan være relevant ved vurdering av senterstruktur og servicetilbud i Ramsund-området

2.4.4 Regional plan for landbruk i Troms 2014–2025

Planen fremmer bærekraftig landbruk og arealforvaltning. Relevans: Aktuell dersom planområdet berører jordbruksarealer eller kulturlandskap.

2.4.5 Regional plan for friluftsliv, vilt og innlandsfisk i Troms 2016–2027

Planen fremmer folkehelse og naturforvaltning. Relevans: Viktig for vurdering av friluftsliv og naturverdier i og rundt planområdet.

2.4.6 Regional vannforvaltningsplan for Troms og Finnmark 2022–2027

Formelt godkjent av Klima- og miljødepartementet. Relevans: Aktuell for vurdering av tiltak i sjø og påvirkning på vannmiljøet i Ramsundet.

2.4.7 Regional vannforvaltningsplan for Norsk-finsk vannregion 2022–2027

Gjelder for grenseområder, men kan være relevant ved samordning av vannforvaltning. Relevans: Begrenset direkte relevans for Ramsund, men viktig i helhetlig vannforvaltning.

2.4.8 Handlingsplan for Regionalt næringsprogram Troms og Finnmark 2019–2024

Handlingsplanen konkretiserer tiltak innenfor landbruk og bygdenæringer. Relevans: Aktuell dersom planområdet berører landbruksinteresser eller lokal næringsutvikling.

2.4.9 Regionalt næringsprogram for landbruket i Troms og Finnmark 2019–2024

Planen gir strategisk retning for næringsutvikling i landbruket. Relevans: Viktig ved vurdering av arealbruk og verdiskaping i tilknytning til landbruk i Ramsund-regionen.

2.4.10 Strategi for næringsutvikling i Troms 2023–2028

Strategien bygger på smart spesialisering og FNs bærekraftsmål. Relevans: Gir overordnede føringer for næringsutvikling, inkludert forsvarsrelaterte og maritime næringer i Ramsund.

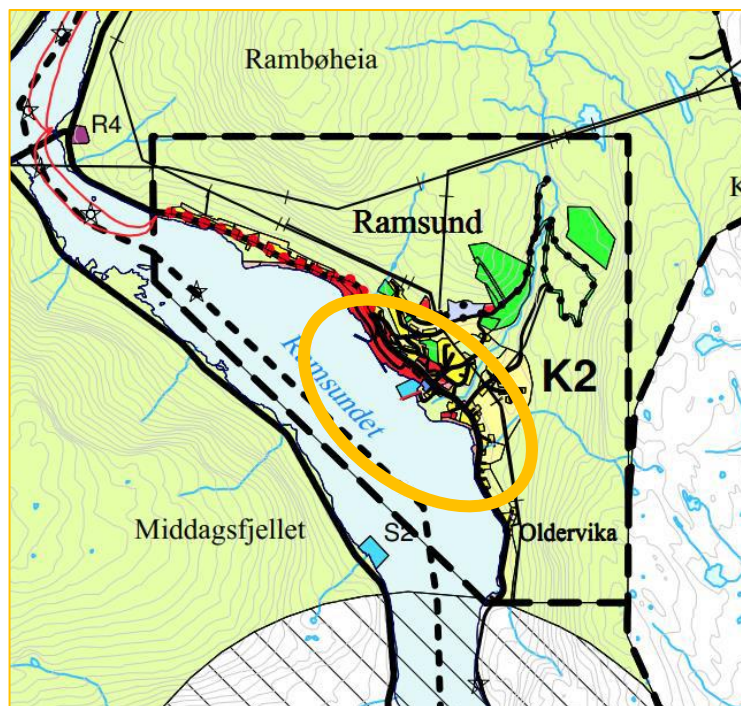
2.4.11 Kystplan II for Midt- og Sør-Troms

Planen er juridisk bindende for sjøarealbruk i kommunene. Relevans: Direkte relevant for tiltak i sjø ved Ramsund, inkludert kaier, utfyllinger og sikringssoner

2.5 Kommuneplan

2.5.1 Kommuneplanens arealdel for Tjeldsund kommune

Gjeldende kommuneplanens arealdel (planID 200402), vedtatt 14.10.2004. Denne viser til kommunedelplan K2 Ramsund, som ble vedtatt samtidig. Revidering av kommuneplanens arealdel er igangsatt.



Figur 3 Gjeldende kommuneplan. Planområdet vises med oransje sirkel.

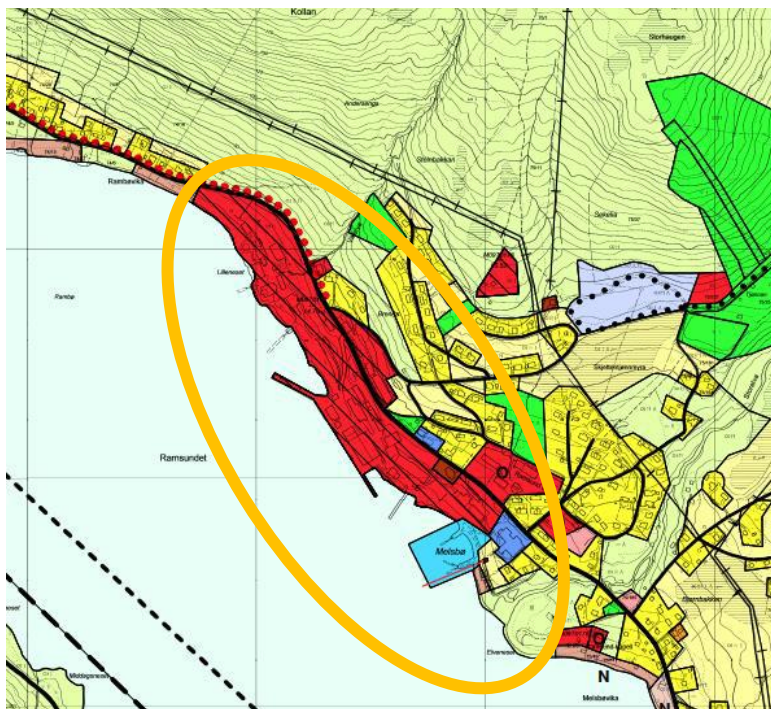
2.6 Kommunedelplaner

2.6.1 Kommunedelplanen K2 Ramsund

Kommunedelplan K2 Ramsund (planID 200404), ikraftsatt 14.10.2004.

Arealformål er i hovedsak offentlig bebyggelse, areal i sjø (farleder), noe bolig, småbåthavn og LNF. Den sivile småbåthavnen i Ramsund, som ligger sør i planområdet og innenfor forsvarsets eiendom, vil bli påvirket av planarbeidet.

Kommunedelplanen stadfester også «Stadfestede/vedtatte reguleringsplaner gjelder foran



kommuneplanens arealdel. For områder som omfattes av slik plan gis derfor kommuneplanen ikke rettsvirkning».

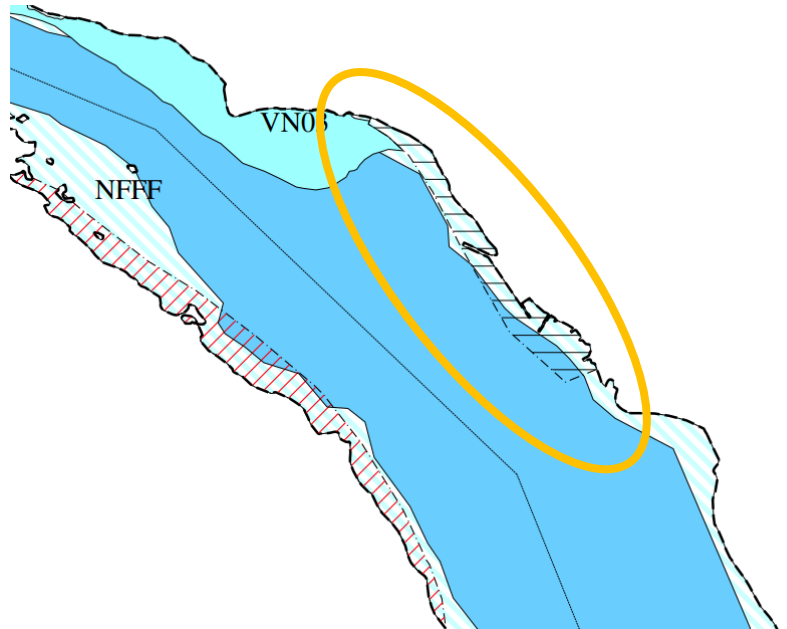
Figur 4 Gjeldende kommunedelplan. Planområdet vises med oransje sirkel

Detaljregulering for Ramsund Orlogsstasjon (PlanID: 0211) er vedtatt før kommunedelplanen, og gjelder foran denne.

2.6.2 Kommunedelplanen Kystplan II Midt – og Sør-Troms

Kommunedelplanen Kystplan II Midt – og Sør-Troms (planID 760), ikraftsatt 22.10.2019.

Planområdet er omfattet av arealformål for naturområde (VN03), kombinerte formål (NFFF), farled (VF) og en detaljeringsone hvor gjeldende reguleringsplan (Ramsund Orlogsstasjon) fortsatt skal gjelde.



2.7 Gjeldende regulering

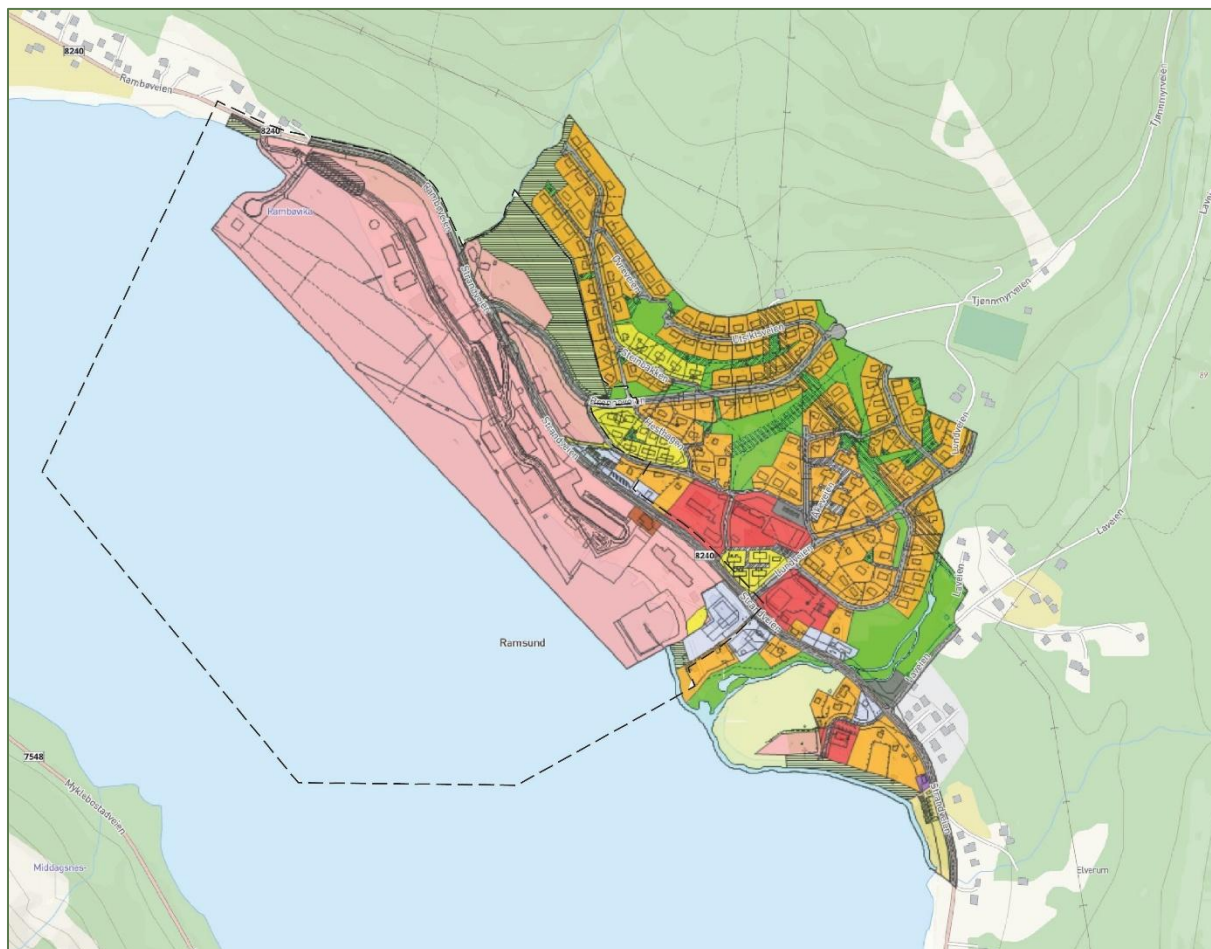
2.7.1 Gjeldende detaljregulering

Planområdet er i hovedsak regulert i reguleringsplan for Ramsund

Figur 5 Utklipp av plankart for Kommunedelplanen Kystplan II Midt – og Sør-Troms. Planområdet vist med oransje sirkel.

Orlogsstasjon (PlanID: 0211), vedtatt i 2002, samt mindre deler av eldre reguleringsplanen for Ramsund I (PlanID: 7902), vedtatt i 1979. Areal i sjø utenfor planområdet til Ramsund Orlogsstasjon er ikke detaljregulert.

Arealet er i gjeldende reguleringsplaner i hovedsak anlegg for forsvaret (diverse underformål), friluftsliv og offentlige trafikkområder (diverse underformål). Det er mindre deler konsentrert småhusbebyggelse, allmenntillegget formål – forsamlingslokale, fritidsbebyggelse, forretning og felles parkeringsplass.



Figur 6 Gjeldende regulering. Forslag til plangrense vises med svart stippet strek.

2.7.2 Mindre endring i reguleringsplanen Ramsund Orlogsstasjon (planId 0211)

Det ble gjort en mindre reguleringsendring av detaljreguleringsplanen Ramsund orlogsstasjon etter forenklet prosess i februar 2023.

Endringen gjelder inn- og utkjøringer til planområdet, med mål om å forbedre adkomst og intern logistikk til basen. Det er foretatt en omdefinering av hovedadkomst, der en eksisterende vei er oppgradert og definert som ny hovedinnkjøring. Endringen innebærer ingen ny vei, men en justering av status og funksjon for eksisterende adkomstvei.

2.8 Pågående planarbeid (lgangsatt planarbeid i eller nær planområdet som kan få betydning for saken.)

2.8.1 Revidering av kommuneplanens arealdel

Målsettinger for kommuneplanens arealdel

Tjeldsund kommune ønsker å utvikle en helhetlig og bærekraftig arealplan som legger til rette for vekst, bosetting og næringsutvikling. Planen skal være et styringsverktøy for hvordan arealene i kommunen skal brukes frem mot 2034, og sikre en balansert utvikling mellom vern og bruk. Den skal også bidra til å realisere mål og strategier i kommuneplanens samfunnsdel, og støtte opp under FNs bærekraftsmål.

Fremdrift

- 2022: Oppstart og høring av planprogram
- 30. nov 2022: Frist for arealinnspill
- 2023: Utredninger (KU/ROS), medvirkning, utarbeidelse av planforslag – Fasen pågår.
- 2025: Førstegangsbehandling og offentlig høring – Fasen er ikke startet
- 2025: Politisk sluttbehandling og vedtak av ny arealdel – Fasen er ikke startet.

Planarbeidet gir føringer for Forsvarets arealer i Ramsund/Ramnes

Ramsund/Ramnes er et strategisk viktig område for Forsvaret, og planprogrammet legger opp til at arealformålet Forsvaret skal innarbeides i kommuneplanens arealdel i samsvar med uttalelse fra Forsvarsbygg. Det skal etableres hensynssoner rundt skyte- og øvingsfelt, med bestemmelser som ivaretar både militær aktivitet og sivile hensyn. Det legges vekt på samspill med lokalsamfunn, og at utviklingen i Ramsund og nærliggende områder som Ramnes skjer i balanse med Forsvarets behov.

Planen skal sikre forutsigbarhet for Forsvarets virksomhet, samtidig som den tar hensyn til miljø, støy, sikkerhet og lokal utvikling. Forsvarsbygg forutsetter også i innspill til revisjonen at Forsvarets eiendommer avsettes til formål Forsvaret. Dette er bl.a. vist planprogrammet under 6.2 Hensynssoner står det: «*Arealformålet Forsvaret skal innarbeides i arealdelen, i tillegg vil man få tilhørende hensynssoner med bestemmelser som f.eks. rundt skyte- og øvingsfelt.*».

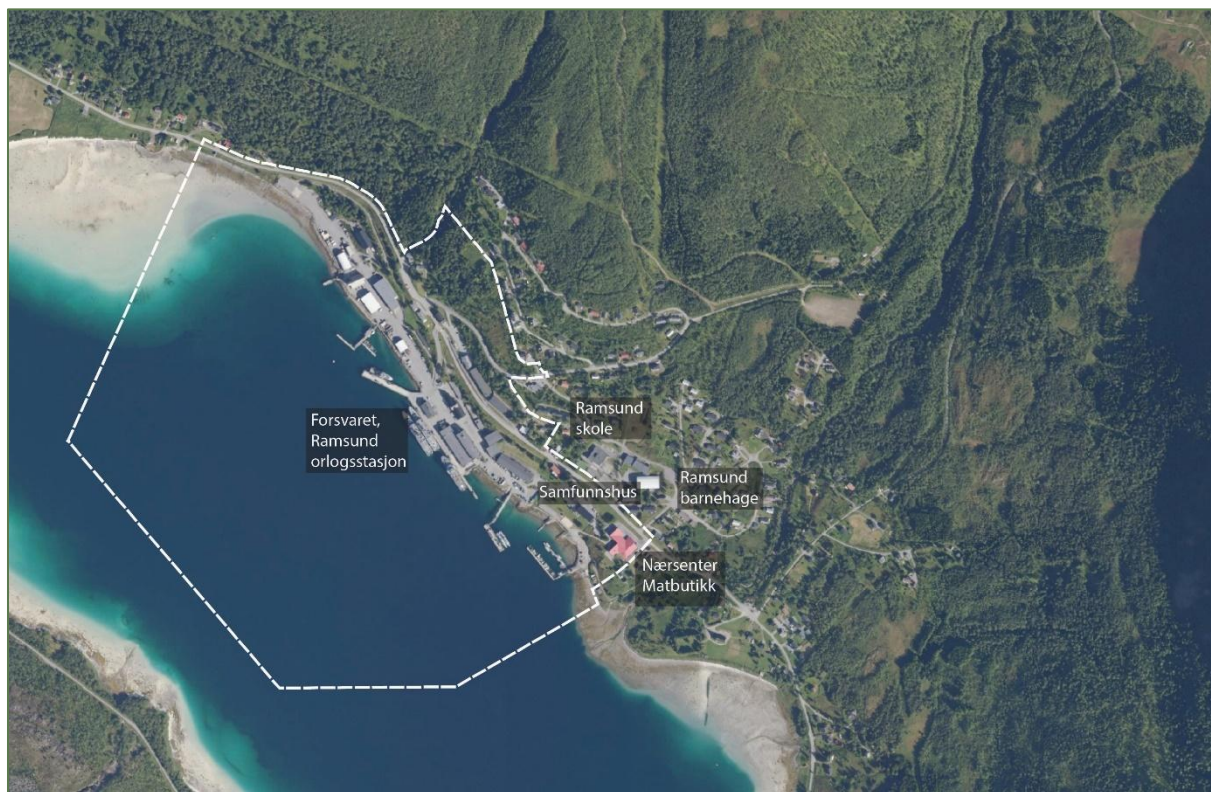
2.8.2 Regional plan for reindrift i Troms – pågående planarbeid

Under arbeid. Planprogrammet er vedtatt, og utredninger er gjennomført. Relevans: Aktuell dersom planområdet berører reinbeiteinteresser eller samiske rettigheter

3 Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold

3.1 Arealbruk og bebyggelse

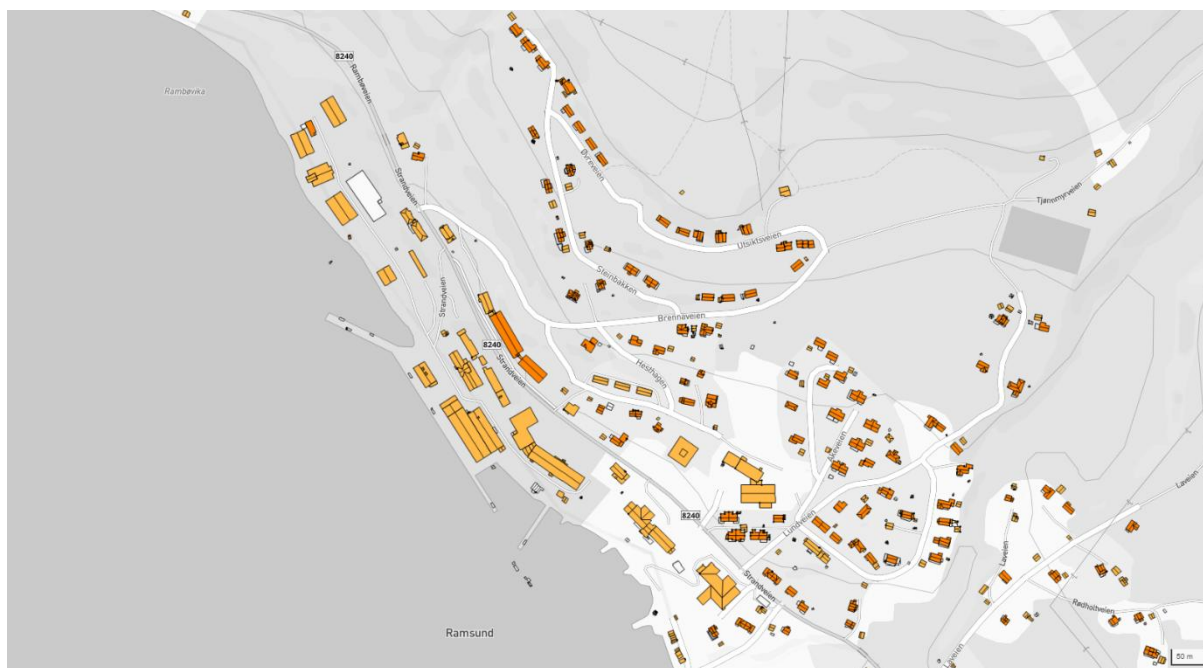
Ramsund orlogsstasjon er Sjøforsvarets base i nord. Basen ligger sentralt plassert i tettstedet Ramsund i Tjeldsund kommune. Orlogsstasjonen er langstrakt og er avgrenset av fjorden Ramsundet i sør-vest og Fylkesvei 824 i nord-øst. Bebyggelsen er storskala og det er et tydelig skille mellom militær- og småskala sivil bebyggelse/boligbebyggelse som omgir planområdet.



Figur 7 Eksisterende situasjon med planområdet vist i hvit stiplet linje.

Den lange kystlinjen innenfor eiendommene er en viktig forutsetning for dagens bruk. Kystlinjen er i stor grad utviklet som kaiområde med to pirer som strekker seg henholdsvis nordover og sørover. Orlogsstasjonen er stengt for offentlig tilgang og ligger på et nedre nivå mot fjorden i forhold til de øvrige delene av tettstedet Ramsund. Orlogsstasjonen er en viktig institusjon og arbeidsplass for lokalbefolkningen i Ramsund. Forsvarets bruk av areal innenfor planområdet omfatter ulike bebyggelse for kombinerte militære formål, og består blant annet av administrasjonsbygg, forlegninger og ulike bygg for lager og garasjering av materiell og utstyr. Kaiene er dimensjonert for, og brukes til fortøyning av større og mindre militære fartøy. Øvrig del av planområdet er veiareal, samt grønnstruktur på østsiden av Strandveien. Det er i tillegg et samfunnshus, forretning, fritidsbebyggelse og sivil

småbåthavn innenfor planområdet. Skillet mellom militært- og sivilt samfunn kan leses tydelig gjennom typologi, størrelse på bygg og struktur i området.



Figur 8 Dagens situasjon med eksisterende bygningsstrukturer

3.2 Landskap

Ramsund er en del av naturtypen «Relativt åpent fjordlandskap med tett bebyggelse» i henhold til Miljødirektoratets typeinndeling for landskap i NiN-systemet. Landskapstypen omfatter fjordlandskap der dalformen er relativt åpen og middels sterkt nedskåret fra omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap. Landskapet er tydelig preget av intensiv arealbruk med et større tettsted, eller fritidsbebyggelse.



Figur 9: Flyfoto av Ramsund med dagens orlogsstasjon midt i bildet

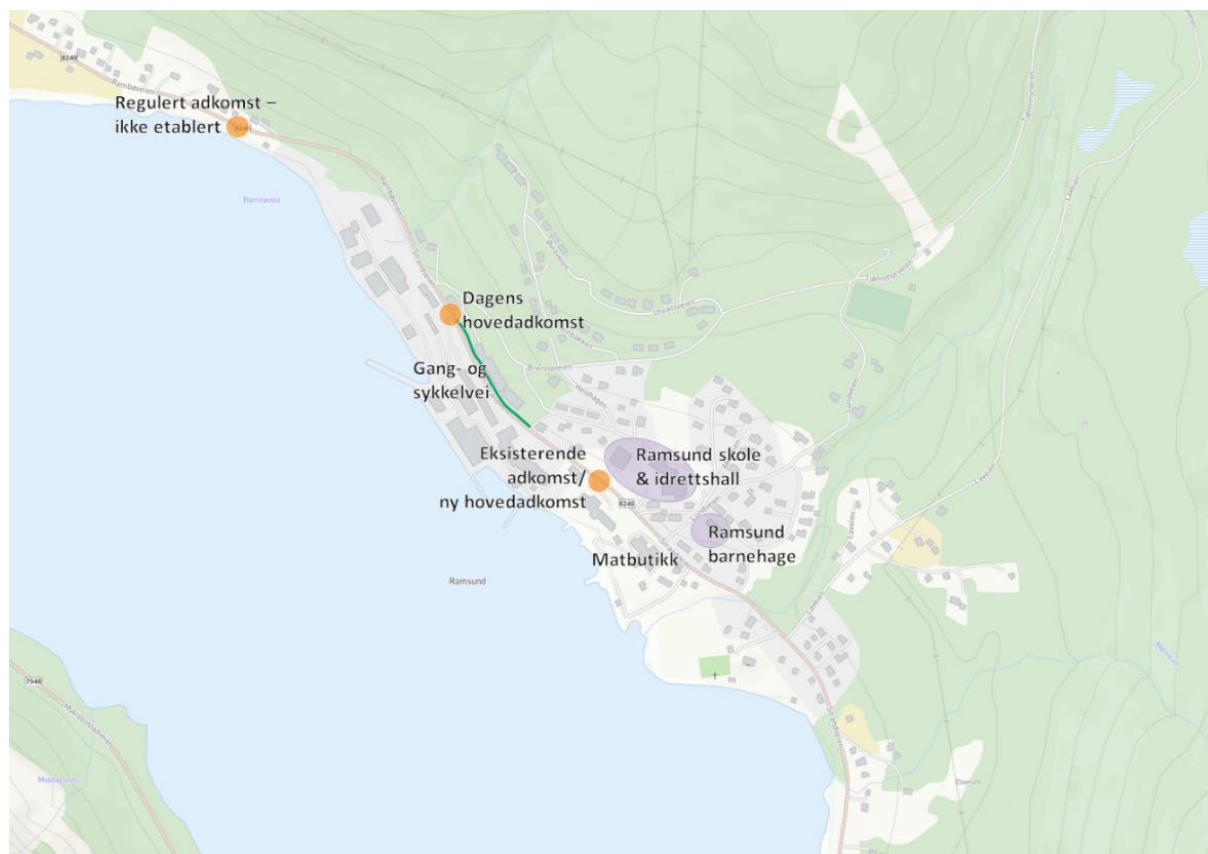
Planområdet ligger i strandsonen i de flatere delene av landskapet, og tar med seg noe av høydedraget mot øst. Ramsundet utgjør gulvet i landskapsrommet og den vestre avgrensningen av planområdet går utover sundet. På andre siden av Ramsundet ligger Tjeldøya, og terrenget reiser seg bratt opp mot Middagsfjellet og toppunktet Siriskolten, Girečohkka (658 moh.) Øst for planområdet er terrenget hellende med Rambøheia (ca. 480 moh.) i nord og Kvanntokollen (409 moh.) i øst.

3.3 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger langs Fylkesvei 8240, i utkanten av Ramsund senter med tilhørende sosial infrastruktur. Ramsund skole og Ramsund barnehage ligger rett utenfor planområdet, på nordsiden av Strandveien. Det antas at kapasiteten på skolene er god.

3.4 Samferdsel og trafikk Infrastruktur

Multiconsult har utarbeidet trafikkanalyse¹ med beskrivelse av dagens trafikksituasjon, adkomster, trafikkmengder, trafiksikkerhet og kollektivtilbud for Ramsund orlogsstasjon.



Figur 12: oversikt over atkomster til Ramsund orlogsstasjon, samt nærliggende omgivelser.

¹ Multiconsult (2025). "Trafikkanalyse Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt." Notat nr. 10250048-01-RIT-NOT-001, datert 13. mars 2026. Oppdragsgiver: Forsvarsbygg

Veg og adkomster:

- Adkomst via fylkesvei 8240 (Strandveien er eneste veiforbindelse inn og ut av tettstedet.
- Orlogsstasjonen har i dag to adkomster fra Strandveien; hovedatkomst midt på basen og en sekundær adkomst lenger sør.
- Veistandarden er lav, spesielt sør for tettstedet, med veibredde under 5 meter og flere møteplasser.

Trafikkmengde (ÅDT):

- Årsdøgntrafikken (ÅDT) på Strandveien er registrert til ca. 600 kjøretøy per døgn (2024), med tungtrafikkandel på 10 %.
- Det er ca. 200 kjøretøy inn og ut av basen daglig (100 hver vei).
- Hovedtyngden av kjøretøyene er ansatte og besøkende som kommer med mindre kjøretøy. Dette utgjør ca. 85% av biltrafikken inn og ut av basen.
- Øvrige kjøretøy er varetransport til spisemesse, lager, utstyr ut og inn av basen ved øvelser, buss/ minibusser til og fra ved flyavganger og brøytebiler om vinteren.
- Hoveddelen av logistikken til orlogsstasjonen foregår via sjøen, men det er ca. to tunge transporter via land per dag.
- Pr. dags dato gjennomføres det 3 større øvelser i året med varighet på 25 dager per øvelse.
- Det mest av aktivitetene skjer internt på basen, p sydsiden av Strandveien.

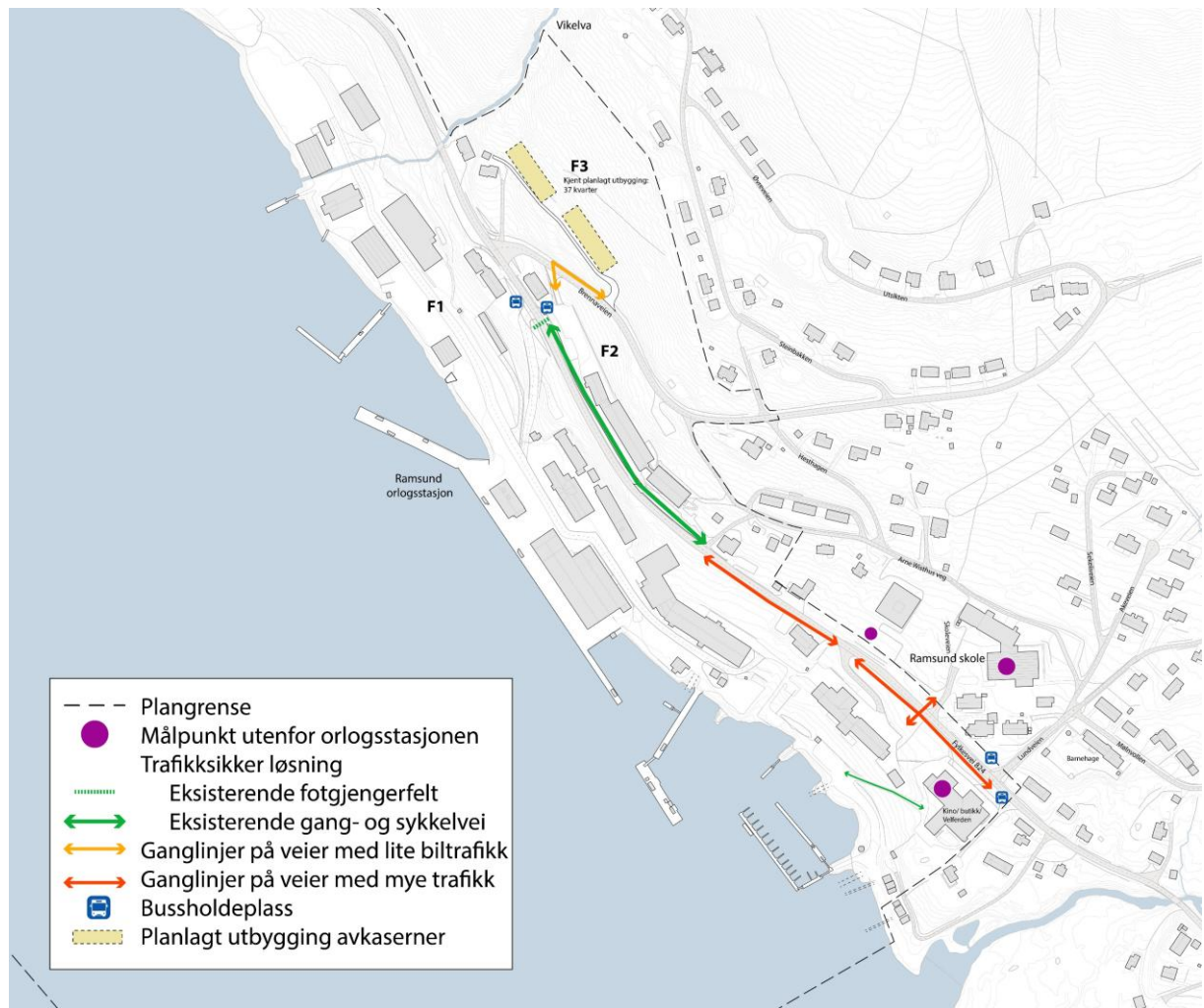
Trafikkulykker:

- Det har ikke vært noen politirapporterte trafikkulykker i nærheten av Ramsund orlogsstasjon eller på veinettet til Ramnes skyte- og øvingsfelt de siste 10 årene.

Kollektivtrafikk og myke trafikanter:

- Det er få tiltak for myke trafikanter. Det finnes ca. 255 meter gang- og sykkelvei langs nordsiden av Strandveien, samt ett gangfelt ved dagens innkjøring.
- Kollektivtilbudet er begrenset til tre busslinjer (210, 211, 214), som kun går på skoledager og har få avganger.
- Ramsund skole ligger rett overfor den nye hovedatkomsten, og det er behov for bedre tilrettelegging for myke trafikanter, spesielt skoleelever.
- Gående ut og inn av orlogsstasjonen (felt F1) er i dag ca. 450 personer per døgn.
- Fotgjengere tilknyttet basen, beveger seg i hovedsak på disse strekkene:
 - Krysser Brennaveien/ Strandveien mellom kvarter i felt F2/ F3 og orlogsstasjonen i felt F1
 - Langs fylkesveien, ved løpetrening
 - Til- og fra nærbutikken i øst
 - Kryssing av Strandveien til og fra idrettshallen

Av de beskrevne strekkene, er det kun trafikksikre forhold ved fotgjengerfeltet ved Ramsund bussholdeplass og på eksisterende gang- og sykkelvei på nordsiden av Strandveien (Grønn pil på illustrasjonen under.)



Figur 10: Hovedvekten av gående sine bevegelseslinjer i dagens situasjon

3.4.1 Ferdsel på sjø

Ramsundet er en biled fra Ofotfjorden, og store deler av ferdselen til planområdet går i dag via sjøveien til en av de flere kai-/bryggeanleggene inne på orlogsstasjonen. Infrastrukturen inngår som viktig del av Forsvarets virke innenfor planområdet. I tillegg omfattes Ramsundet av forskriftsfestet forbudsområde for Sjøforsvaret som legger begrensninger på sivil sjøtrafikk og – aktivitet.

3.4.2 Luftfart

Det er anlagt én feltlandingsplass for helikopter nord på orlogsstasjonen, plassering samsvarer ikke med gjeldende regulering. Dagens helikoptertrafikk er inntil 35 landinger per år.

3.5 Teknisk infrastruktur

3.5.1 Vann og avløp

Multiconsult har utarbeidet en VA-rammeplan² som redegjør for eksisterende situasjon for anlegg for vann, spillvann og overvann for Ramsund Orlogsstasjon (ROS). Teknisk infrastruktur på ROS er sikkerhetsgradert og VA-rammeplanen redegjør på et overordnet nivå for eksisterende og ny teknisk infrastruktur.

Vannforsyning: Området har eksisterende kommunalt vannforsyningsanlegg som dekker dagens behov. Det er vurdert kapasitet og tilstand på ledningsnett, samt behov for oppgradering eller utvidelse ved fremtidig utbygging.

Spillvann: Eksisterende kommunale spillvannsledninger og pumpestasjoner er kartlagt. Det er vurdert kapasitet og eventuelle utfordringer knyttet til utslipp og rensing.

Overvann: Overvann håndteres i dag hovedsakelig via åpne og lukkede systemer. Det er identifisert behov for tiltak for å sikre tilstrekkelig kapasitet og håndtering av overvann ved økt utbygging og klimaendringer.

3.5.2 Energiforsyning³

Bygninger innenfor planområdet forsynes med nærvarme fra varmesentral inne på baseområdet.

Varmeenergi forsynes fra varmepumpe som henter fornybar varme fra sjø med bruk av sjøvannskollektorer plassert utenfor hovedkai. På de kaldeste dagene, forsynes i tillegg varme fra el. og oljekjeler.

For videre utvikling av området med nye bygninger, må eksisterende varmesentral utvides med økt kapasitet for varmepumper med tilhørende varmeopptakssystem i sjø og kjeler for tilleggsvarme på de kaldeste dagene.

3.6 Forurensning, støy og luftkvalitet

3.6.1 Forurensset grunn

I datasettet forurensset grunn (kilde: Miljødirektoratet) er det registrert noen avgrensede områder med forurensset grunn i planområdet:

² Multiconsult (2025). VA-rammeplan Ramsund orlogsstasjon. Dokumentkode: 10250048-RIVA-NOT-001-VA-Rammeplan.pdf.

³ Multiconsult Norge AS (2024). [10250048-RIE-NOT-001](#) – Energiforsyning Ramsund. Oppdragsgiver: Forsvarsbygg. Utarbeidet av Svein Egeland og Helge Davidsen.

- ID 5662: Ramsund orlogsstasjon forurensede sedimenter
https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5662
- ID 5658-A: Ramsund orlogsstasjon -stasjonsområdet
https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5658
- ID 5664-A: Ramsund orlogsstasjon-Rambørvika syd
https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5664
- ID 5657 -A: Ramsund orlogsstasjon, massedeponi
https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5657

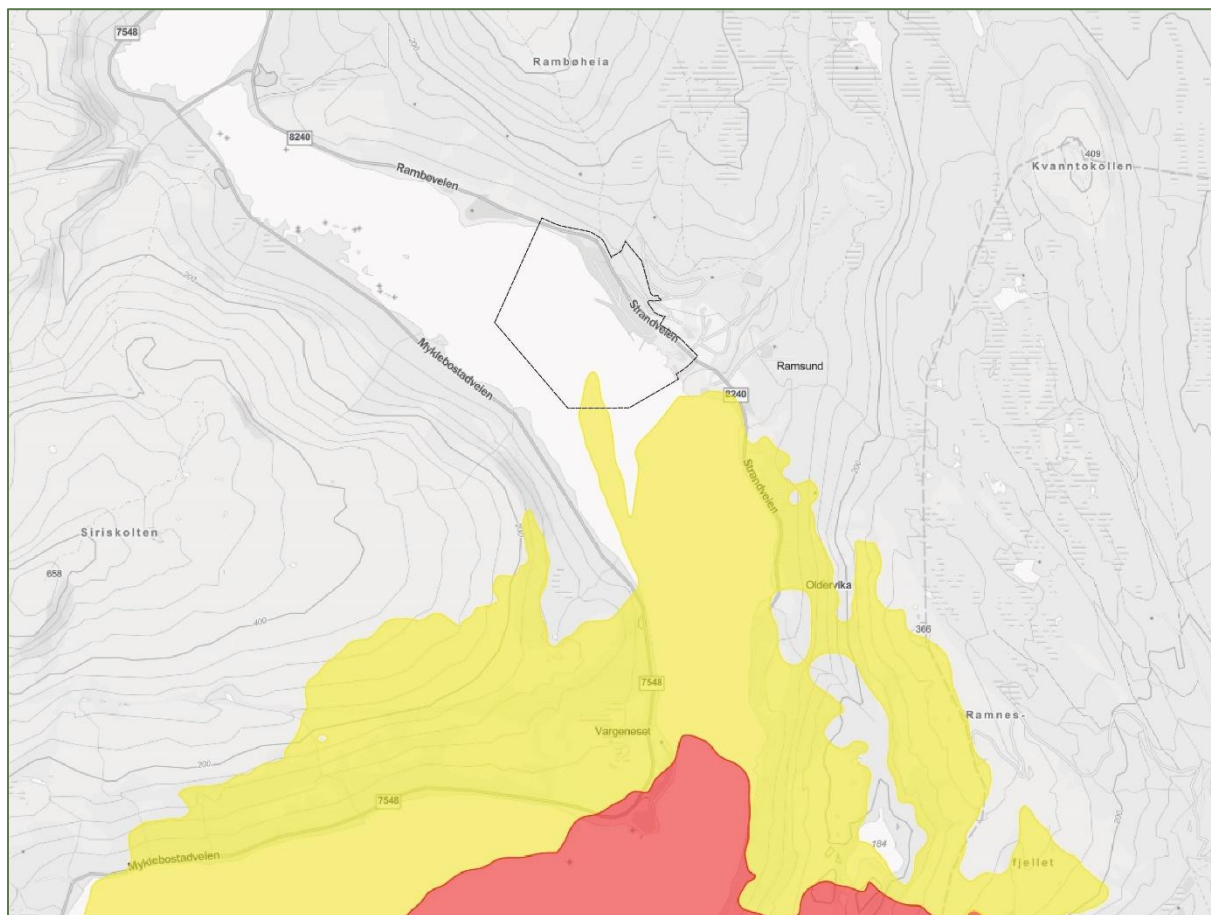
Alle lokaliteter er registrert med påvirkningsgrad «akseptabel tilstand med dagens arealbruk».

3.6.2 Støy

Multiconsult har utarbeidet støyrapport⁴ med dagens støysituasjon i Ramsund-området med tilknytning til Ramsund orlogsstasjon, basert på gjennomførte støyberegninger og gjeldende retningslinjer:

- **Støy fra basen:** Støyberegninger viser at ingen boliger ligger i støysoner fra aktiviteter ved Ramsund orlogsstasjon. Hovedkildene til støy er skip ved kai (på landstrøm eller unntaksvis generator), bruk av trucker og kran, samt transport inn og ut av basen. Dagens aktivitet gir ikke overskridelser av grenseverdier for støyfølsom bebyggelse.
- **Vegtrafikkstøy:** Boliger som ligger svært tett på vegen ligger delvis i gul støysone, både i dagens og fremtidig situasjon, men det er ikke behov for støyreducerende tiltak.
- **Helikopterstøy:** Dagens helikoptertrafikk er lav (inntil 35 flyvninger per år), og selv med forventet økning til 60 flyvninger per år vil grenseverdier for støy ikke overskrides. De fleste flyvninger har ikke landing på orlogsstasjonen, og antall hendelser er for lavt til å utløse tiltak.

⁴ Multiconsult (2025). Ramsund orlogstasjon – støyutredning. Dokumentkode: 10250048-01-RIA-RAP-001
Ramsund orlogstasjon - støyutredning.pdf



Figur 11: Støysonekart for aktiviteten på Ramnes skyte- og øvingsfelt har utbredelse av støy inn mot planområdet.

Samlet vurdering: Ingen boliger ligger i støysoner fra aktiviteter ved basen. Støysituasjonen vurderes som tilfredsstillende, og det er ikke behov for ytterligere tiltak for å beskytte støyfølsom bebyggelse i området.

3.6.3 Luftkvalitet

Multiconsult har utarbeidet rapport⁵ med vurdering av luftkvalitet i Ramsund. Beregninger for dagens situasjon viser svært lave konsentrasjoner av både svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO₂) i begge planområdene. Konsentrasjonene ligger langt under gjeldende grenseverdier, og det er svært få lokale kilder til luftforurensning. Beliggenheten ved sjøen, hyppig vind og mye nedbør bidrar til rask fortynning og utvasking av eventuelle utslipp.

⁵ Multiconsult (2025). Utredning av luftforurensning – Reguleringsplan Ramsund og Ramnes. Dokumentkode: 10250048-01-RILU-RAP-001

3.7 Fareområde (naturfare og aktsomhet) og grunnforhold

Multiconsult har utarbeidet rapporter og konsekvenser⁶ for naturfare med vurdering av naturfarer, områdestabilitet, grunnforhold, flomfare, bølgepåvirkning og skredfare. Arbeidet bygger på omfattende grunnundersøkelser og analyser gjennomført i perioden 2023–2025. Det henvises til rapporter og plankart for faresoner.

Områdestabilitet og grunnforhold⁷:

Geotekniske undersøkelser viser at det ikke er fare for områdeskred av kvikkleire eller andre jordarter med sprøbruddegenskaper i planområdet. Områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende iht. NVE Veileder 1/2019. For utfyllinger i sjø er det enkelte steder påvist løsmasser med lav fasthet, noe som krever spesielle tiltak for å sikre stabilitet, men generelt vurderes byggbarheten som god.

Flomfare⁸:

Flomfarekartlegging og flomnotat viser at eksisterende kulverter og stikkrenner har for liten kapasitet til å håndtere beregnet flomvannføring, slik at vann vil kunne renne ut av elveløpet og berøre eksisterende bygninger. Hele området i flomsone skal reguleres til utbygging i ny plan, og det er behov for å legge inn hensynssoner for flom og sikre nye bygg mot flom i henhold til TEK17.

Bølgepåvirkning og stormflo⁹:

Bølgevurdering viser at Ramsund ligger relativt skjermet for bølger, og at havdønning ikke når inn til området. Ved fremtidig havnivåstigning og stormflo vil eksisterende kai kunne oversvømmes, og overskyllingsrater kan overstige anbefalte grenseverdier. For å tilfredsstille krav til sikkerhet mot stormflo og overskylling bør bygg plasseres på tilstrekkelig høyde over NN2000, avhengig av sikkerhetsklasse (F1/F2).

Skredfare¹⁰:

Vestlige deler av planområdet er utsatt for snøskred, flomskred og sørpeskred. Sannsynligheten for sørpeskred er vurdert større enn 1/1000, og for snøskred og flomskred større enn 1/5000. Det er utarbeidet faresoner, og det vil være behov for avbøtende tiltak dersom det skal tillates bygging innenfor disse sonene.

⁶ Konsekvensutredning naturfare Ramsund.pdf, Multiconsult, 2025 (10250048-01-RIG-RAP-001)

⁷ Område- og lokalstabilitet, Vurderinger reguleringsplan Ramsund.pdf, Multiconsult, 2025 (10250048-01-RIG-NOT-001)

⁸ Ramsund flomvurdering.pdf, Multiconsult, 2025 (10250048-RIVA-NOT-002)

⁹ Bølgevurdering_Ramsund.pdf, Multiconsult, 2025 (10250048-01-RIMT-RAP-001)

¹⁰ Skredfarevurdering inkl. vedlegg.pdf, Multiconsult, 2024 (10250048-01-RIGberg-NOT-002)

3.8 Naturmangfold

3.8.1 Naturmangfold i sjø

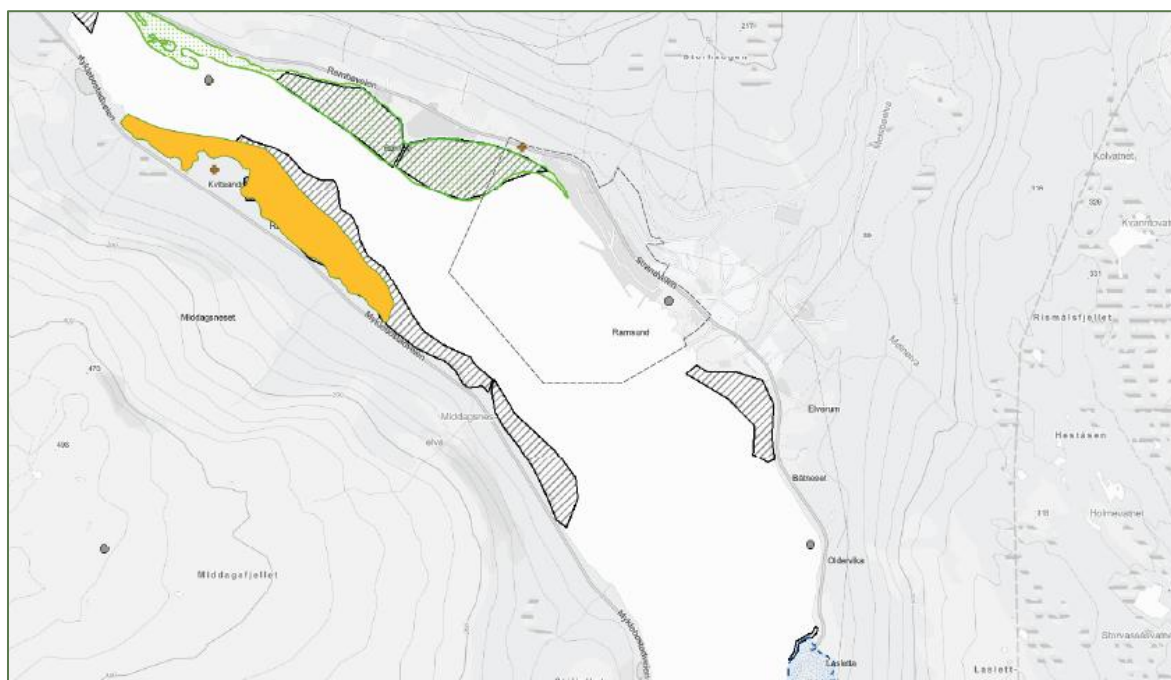
Multiconsult naturtypekartlegging og vurdering av marint naturmangfold i sjø¹¹ ved Ramsund:

Naturmangfold og naturtyper:

Det er gjennomført feltarbeid med ROV-undersøkelser og strandsonebefaringer i 2023 og 2024. Kartleggingen har avdekket viktige naturtyper som løstliggende kalkalger (ruglbunn), skjellsandforekomster, bløtbunnsområder i strandsonen og o-skjellbunn. Ruglbunn er vurdert som en sårbar naturtype med stor til svært stor verdi, spesielt ved Seljevika. Skjellsandforekomster og bløtbunnsområder har også stor verdi, og det er registrert gytefelt for torsk som overlapper med alle tiltaksområdene.

Artsmangfold:

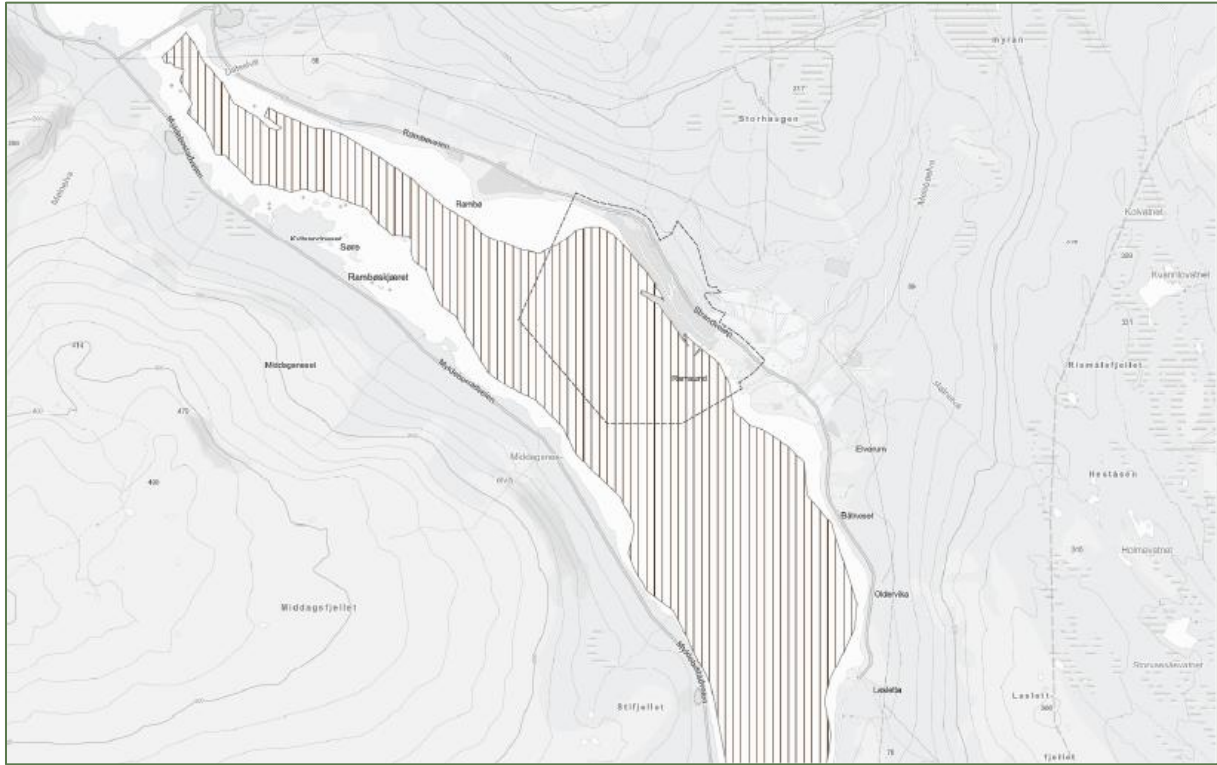
Det er observert et rikt artsmangfold, inkludert flere ansvarsarter for Norge som torsk, kveite, sild, sei og lyr, samt sukkertare og ulike sekkdyr. Det er også registrert en rekke rødlistede fuglearter i området, blant annet makrellterne (EN), ærfugl (VU) og horndykker (VU). Ingen fremmede eller truede arter etter norsk rødliste for arter 2021 ble funnet i tiltaksområdene.



¹¹ Multiconsult (2025). *Naturtypekartlegging Ramsund og Ramnes – Datarapport naturmangfold i sjø*. Dokumentkode: 10248195-RIM-RAP-001-rev02-marint-naturmangfold.pdf.

Figur 12: Marine naturtyper (DN-håndbok 19) er vist med grønn markering. Grå markering viser arter av nasjonal forvaltningsinteresse. Det er også registrert viktige fuglearter på land.

Gytefelt for torsk



Figur 13: Skravert område = gytefelt for torsk med klassifisering C - ansett som lokalt viktig.

Ramsundet er registrert gytefelt for torsk, klassifisering C - ansett som lokalt viktig. Ref. Fiskeridirektoratets uttalelse tilknyttet dette gytefeltet ifm. arbeid med reguleringsplan av Ramsund orlogsstasjon, der de omtaler feltet som «*lokalt viktig med middels mengde egg og noe tilbakeholdelse av egg. Vi har ikke registreringer av gyteperiode i Ramsundet, men i nærliggende gyteområder har vi registrert gyteperiode fra februar til mai (februar–mai i Lavangsfjorden, mars–mai i Tjeldsundet og februar–april i Ofotfjorden).*»¹².

3.8.2 Naturmangfold på land

I forbindelse med konsekvensutredning (KU) for naturmangfold har Forsvarsbygg utarbeidet rapport¹³ for landbasert naturmangfold.

For registreringer på land er det gjort vurderinger knyttet til behov for KU. I forbindelse med oppgradering av Ramsund orlogsstasjon er det gjennomført en konsekvensutredning for

¹² Fiskeridirektoratets uttalelse ved planoppstart ifm. detaljregulering av Ramsund Orlogsstasjon, brev datert 02.01.2023.

¹³ Audun Brekke Skrindo (2023). Notat: Redegjørelse for naturmangfold ifm. KU for utvikling og oppgradering av Ramsund orlogstasjon, Tjeldsund. Forsvarsbygg. KU-utredning2023nov_ABS.pdf

naturmangfold. Undersøkelsen omfatter registrering og vurdering av arter med forvaltningsinteresse, fremmede arter, rødlistede arter og naturtyper. Funnene viser at området i hovedsak består av sterkt endrede arealer med lavt biologisk mangfold, og at tiltaket ikke forventes å påvirke verneverdige arter eller naturtyper negativt. Det er registrert noen fremmede arter, men disse håndteres gjennom etablerte rutiner.

Konklusjonen er at tiltaket har liten eller ingen negativ konsekvens for naturmangfoldet på land, forutsatt at anbefalte tiltak følges.

Naturmangfold:

Tiltaksområdet består hovedsakelig av sterkt endrede arealer med bygninger, asfalt, grus og betong, og har svært beskjedne biologiske ressurser. Det er ikke registrert verneområder, viktige naturtyper eller geologiske særpreg i området. Marin natur er vurdert i en separat undersøkelse.

Arter:

Det er registrert noen arter av særlig og stor forvaltningsinteresse (bl.a. ærfugl, gråmåke, storskarv), samt ansvarsarter (svartbak, fjellvåk, heipiplerke). Ingen av disse forventes å bli negativt påvirket av tiltaket, da arealene ikke utgjør viktige hekke- eller leveområder for disse artene. Det er også registrert noen rødlistede arter (fiskemåke, hønsehauk, grønnfink, ærfugl, gråmåke), men tiltaket vil ikke påvirke deres leveområder negativt.

Fremmede arter:

Det er påvist enkelte fremmede plantearter med høy eller svært høy risiko. Tiltaket innebærer risiko for spredning, men Forsvarsbygg har rutiner og tiltak for å hindre dette i samsvar med krav i forskrift.

3.9 Jord- og skogbruk, reindrift, utmark og fiske

3.9.1 Jordbruk

Planområdet har lave verdier for jordbruk, med stort sett bebygde areal og noe areal med lauvskog av middels bonitet.



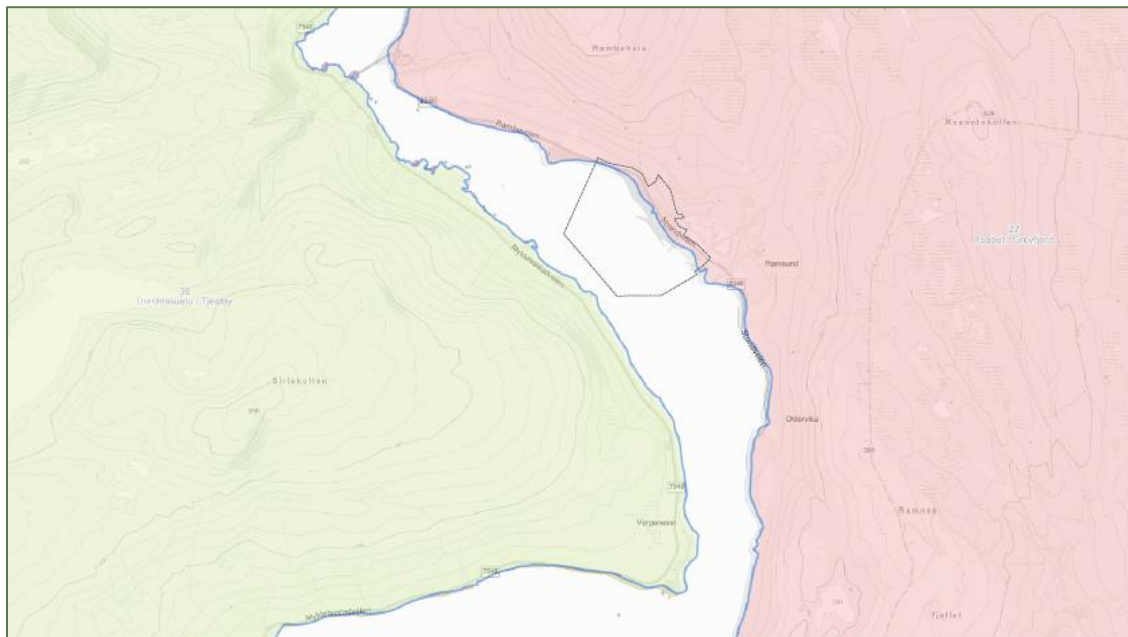
Figur 20: Bebygde areal og samferdsel er vist med rosa markering. Lauvskog av middels bonitet vist med grå markering.
Kilde: Naturbase – Miljødirektoratet

3.9.2 Reindrift

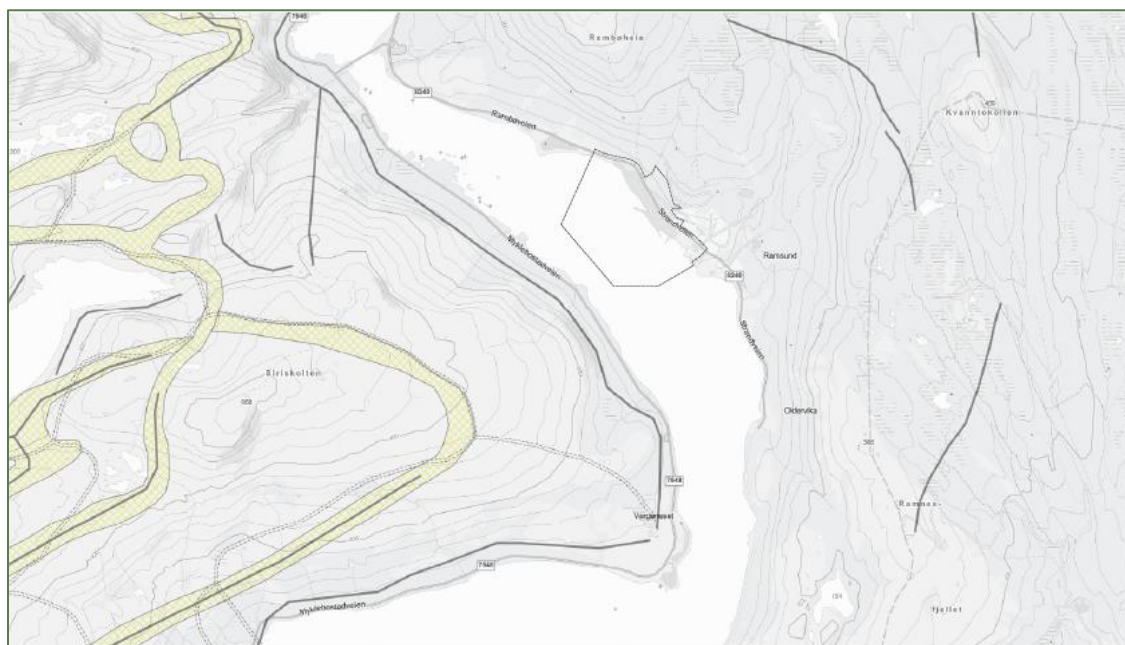
Norsk institutt for naturforskning (NINA) har utarbeidet rapport¹⁴ med vurderinger av hvordan utbygging av Ramsund orlogsstasjon kan påvirke reindrifta i området.

Planområdet ligger i Grovfjord reinbeitedistrikt, men utenfor fastsatte årstidsbeiter. Størstedelen av planområdet er i sjøkanten og ute i sjøen, mens deler på land ligger nær grensen til vinterbeiteområdene. Historiske flybilder viser at deler av området tidligere har vært bebyggt eller påvirket av aktivitet.

¹⁴ Knut Langeland & Henrik Gaup (2025). Detaljregulering av Ramsund orlogsstasjon – Vurdering av forholdet til reindrifta i området. NINA Prosjektnotat 685.



Figur 21: Rød markering viser arealer for Roabat/Grovfjord reinbeitedistrikt. Grønn markering viser arealer for Dielddasuolu/Tjeldøy reinbeitedistrikt.



Figur 22: Markeringene viser registrerte flyttleier og trekkleier i reinbeiteområdene.

3.10 Friluftsliv

LPO arkitekter har utarbeidet KU friluftsliv¹⁵ for planarbeidet. Nordland fylkeskommune gjorde i 2014 friluftslivskartlegging for Tjeldsund kommune, og publisert i temalaget

¹⁵ Øyvind Sødal & Ingvild Stavem (2025). Konsekvensutredning av friluftsliv – Reguleringsplan for Ramsund Orlogstasjon. [KU friluftsliv Ramsund Rev10012025](#).

«Kartlagte friluftsområder». Temakartet er en statusoversikt over dagens friluftslivsområder, og er et rent kunnskapsgrunnlag som skal benyttes i kommunal planlegging og saksbehandling, i avveining mellom ulike interesser og til utviklingsoppgaver innen friluftsliv. Resultatene fra kartleggingen er publisert i det nasjonale temalaget «Kartlagte friluftslivsområder», som er tilgjengelig via Naturbase og Miljødirektoratets karttjenester.



Figur 14: Oversiktsbilde av kartlagte friluftsområder (Nordland fylkeskommune (2014))

Ramsund orlogsstasjon ligger i tettstedet Ramsund, med nærhet til matbutikk, skole, barnehage, boligområder og Tjeldsundhallen. Området er i dag i hovedsak regulert til spesialområder for Forsvaret, men omfatter også arealer for bolig, forretning, friluftsområde og offentlige trafikkområder. Flere sentrale friluftsområder, leke- og rekreasjonsområder, nærturområder og utfartsområder av middels til svært stor verdi ligger innenfor eller i influensområdet til tiltaket. Dagens støykilder er hovedsakelig knyttet til skip ved kai, bruk av trucker og kran, samt vegtrafikk på Fv. 8240. Friluftslivsområdene brukes aktivt av lokalbefolkningen, skole og barnehage, og har stor betydning for nærmiljøet.

3.11 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner på land innenfor planområdet. Sør for planområdet, ved Elveneset er det registrert følgende kulturminnelokaliteter; en hustuft med tilhørende sikringssone (R) og Ramsund kapell og kirkested. Det er SEFRAK-registrert bebyggelse sør-øst for planområdet.



Figur 15: Markeringene viser registrerte kulturminner innenfor planområdet (kilde: Askeladden).

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk

Planområdet reguleres i hovedsak til Forsvaret med tiltak på land og i sjø rettet mot utvikling av Ramsund Orlogsstasjon. Planen regulerer også fylkesvei, friluftsområder og viderefører deler av dagens bruk.

Det er utarbeidet illustrasjonsprosjekt for planforslaget som viser maksimal utnyttelse og bebyggelse innenfor planens rammer. Endelig utbygging kan bli bygget over flere trinn og bli endret innenfor planens rammer. Illustrasjonsprosjektet er å vurdere som en mulighetsstudie for maksimal utnyttelse som ikke er juridisk bindende. Endelig utforming av hvert byggetrinn gjøres i forbindelse med detaljering og rammesøknad.

4.1.1 Reguleringsformål

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1120 - Fritidsbebyggelse	2,6
1150 - Forretninger	5,1
Sum areal denne kategori:	7,6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (3)	11,0
2012 - Fortau (8)	2,2
2015 - Gang- og sykkelveg (3)	3,7
2019 - Annen veggrunn, grøntareal (11)	8,5
2080 - Parkering	0,9
Sum areal denne kategori:	26,4
§12-5. Nr. 4 - Forsvaret	Areal (daa)
4001 - Forsvaret (3)	269,2
4900 - Områder for forsvaret kombinert med andre angitte hovedformål	499,5
Sum areal denne kategori:	768,7
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	Areal (daa)
5130 - Friluftformål	2,3
Sum areal denne kategori:	2,3
Totalt alle kategorier: 805,0	

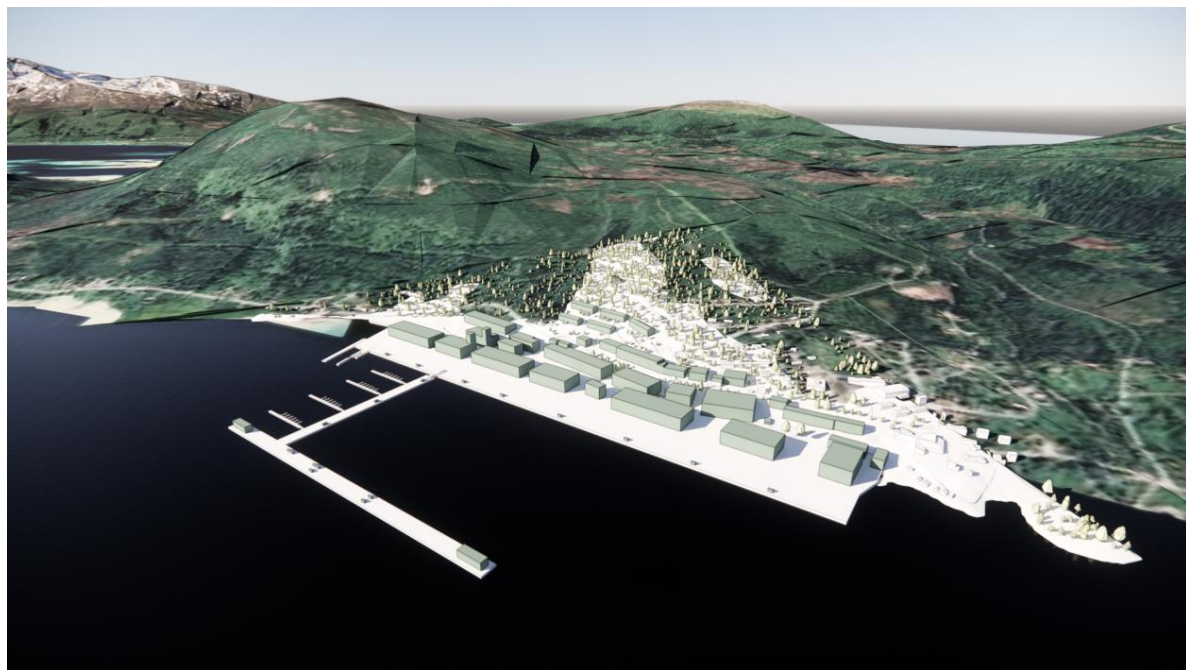
Figur 16 Tabellen viser totalt areal fordelt på formål

[illegible]

4.1.3 Situasjonsplan



Figur 18 Situasjonsplan ved full utbygging i henhold til planforslaget.



Figur 19 Illustrasjonsprosjekt fremtidig situasjon ved full utbygging i henhold til planforslaget. (Fra sydøst.)

4.1.4 Størrelse og utnyttelse

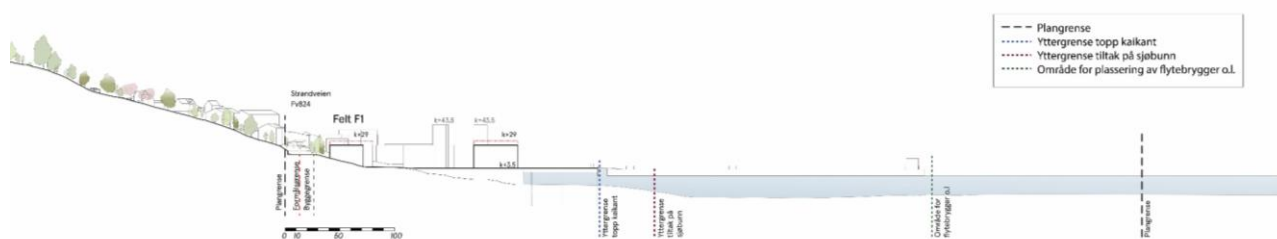
Planområdets størrelse: ca. 805 daa

Planforslaget åpner for maksimalt 66.500 m² BYA. Areal til parkering på terreng (åpen parkeringsplass uten tak eller overbygg) skal ikke medregnes i beregning av BYA. Kun parkeringsarealer under tak eller som inngår i bygningsmassen skal regnes med i BYA. Planen legger til rette for utvidelse av planområdet i sjø, endret hovedatkomst for bedre logistikk og tilgjengelighet, mulighet for etablering av flere nødvendige driftsbygg, samt legge til rette for mulig utvidelse av forlegninger mm. på Forsvarets eiendommer innenfor planområdet. Fritidsbebyggelse og forretningsareal innenfor planområdet, videreføres.

4.1.5 Plangrep og utvikling

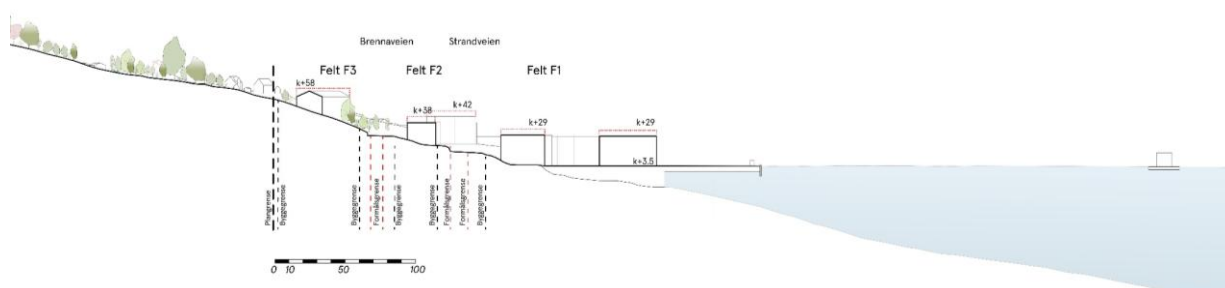
Planområdet omfatter større arealer på land og i sjøen. Plangrepet bygger videre på etablerte strukturer på land og mot sjøen og skal i størst mulig grad være fleksibel gitt Forsvarets endringsbehov over tid.

Sør for Strandveien (F1) legges det opp til bebyggelse som følger en intern gate og operasjonsflater mellom bebyggelsen. Hovedprinsippet for utviklingen er at bebyggelse plasseres i linje parallelt med Strandveien (Fv824). En ønsket intensjon er at bygningsstrukturene kan fungere som skjerming av innsyn til Forsvarets virksomhet på kaiflatene.

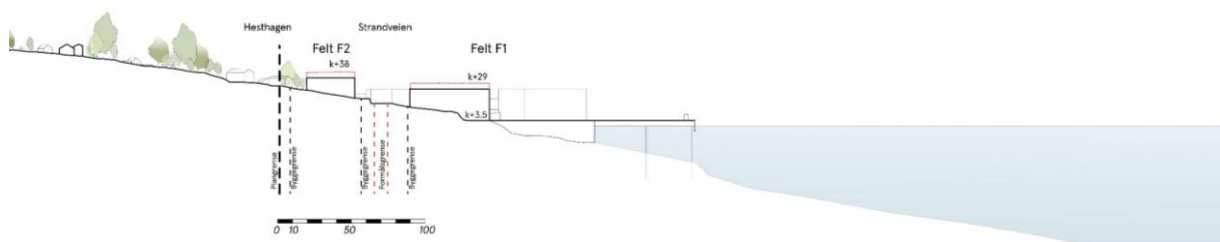


Figur 20: Situasjonssnitt gjennom felt F1 (vest), som viser planforslagets utstrekning på land og i vann.

Bebyggelsen nord for Strandveien (F2/F3) følger samme prinsipp ved at bebyggelsen følger strukturen fra Strandveien, med høyder som tilpasses terreng og omkringliggende bebyggelse.



Figur 21: Situasjonssnitt som viser hvordan bebyggelsen i F2 og F3 er tilpasset eksisterende terreng og omkringliggende bebyggelse.



Figur 22: Situasjonssnitt som viser hvordan den nye bebyggelsen forholder seg mot Strandveien.

Planområdet i sjø dekker et større område for å sikre mulighet for eventuelle forankringspunkter på sjøbunnen knyttet etablering av flytekaier. Gjennom planen er det mulig å legge til større volumer og deler av dagens bebyggelse skal bygges ut, og samtidig sikre:

- Utvidelse av kai, inklusive pirer/flytekaier og manøvreringsområde i tilknytning disse.
- Videreføring av dagens mulighet for helikopterlandingsplass.

4.2 Gjennomgang av formål

4.2.1 Bebyggelse- og anleggsformål

Fritidsbebyggelse (FB)

Nåværende bruk og bebyggelse videreføres.

Forretninger (FOR)

Nåværende bruk og bebyggelse videreføres

4.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Alle samferdselsanlegg skal være offentlig og etableres i tråd med regulerte bredder.

Veg 1 (o V1) Strandveien/fylkesveg 8240

Nåværende Strandveien/fylkesveg 8240 videreføres i hovedsak, men med mindre justeringer for å tilpasse veien til dagens situasjon, adkomster og fylkeskommunale krav.

o Veg 2 (o V2) Brennaveien/Arne Wisthusveg

Nåværende Brennaveien/Arne Wisthusveg videreføres i hovedsak med mindre justeringer for å tilpasse veien til dagens situasjon, adkomster og kommunale krav.

Fortau (o FO1-FO6)

Det reguleres nåværende og nye fortau i Brennaveien og langs deler av Strandveien. Fortau lang Strandveien kan benyttes som holdeplass for kollektivtrafikk.

Gang- sykkelveg (GS1-GS3)

Det reguleres gang- og sykkelvei langs nordsiden av Strandveien. Deler av gang- og sykkelveien kan benyttes som holdeplass for kollektivtrafikk.

Annen veggrunn – grøntareal (AVG 1-8)

Annen veggrunn, grøntareal skal utformes med grøntpreg og kan benyttes til beplantning, overvannshåndtering (infiltrasjon, fordrøyning, åpne vannveier), snølagring og tekniske anlegg som ikke hindrer grønnstrukturens funksjon.

4.2.3 Forsvaret

Forsvaret 1-3 og Områder for Forsvaret kombinert med andre angitte hovedformål omfatter Forsvarets bygninger og operative flater på land og i sjø. Det kan etableres all nødvendig bebyggelse, samferdsels- og tekniske anlegg for Forsvarets bruk og drift.

4.2.4 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

Friluftsmål

Nåværende friluftsområde nordvest i planområdet videreføres fra gjeldende plan.

4.2.5 Hensynssoner og faresoner

Sikrings-, støy- og faresoner:

- Sikringssone – frisikt (H140):
 - Innenfor frisiktlinjene skal det ikke være beplantning, gjerder, byggverk, møblering, snøopplag eller annet som hindrer sikt over 0,5 meter.
- Faresone – ras- og skredfare (H310_1–4):
 - H310_1-4: Sørpe- og flomskred. Krav om dokumentasjon på tilstrekkelig sikkerhet mot skred ved byggesøknad.
- Faresone – flomfare (H320_1–2):
 - H320_1: Stormflo med årlig sannsynlighet 1/200 inkludert havnivåstigning for år 2090, samt vassdragsflom med årlig sannsynlighet 1/200. Krav om dokumentasjon på sikkerhet mot stormflo, bølgeoverskylling og vassdragsflom.
- Faresone – annen fare (forurenset grunn) (H390):
 - Arealet inneholder forurenset grunn. Bygge- og anleggstiltak skal følge gjeldende retningslinjer og forskriftskrav for håndtering av forurensede masser.

Særlige hensynssoner:

- Hensynssone – gyteområde (H560_1):
 - Særlig hensyn til beskyttelse av gyteområdets økologiske funksjon.
- Hensynssone – bløtbunnsområde (H560_2):
 - Særlig hensyn til områdets økologiske funksjon og naturverdier.

4.3 Bebyggelsens plassering, høyder og utforming

Reguleringsplanen legger opp til 66.5 daa areal med planformål Forsvaret. Formålet er delt i 4 felt; F1, Områder for Forsvaret kombinert med andre angitte hovedformål, F2 og F3.

Innenfor de enkelte feltene er det stilt krav til maksimal BYA og høyder.

Ny bebyggelse skal etableres innenfor byggegrenser vist i plankartet. Langs fylkesveien er byggegrensene lagt 15 meter fra veiens senterlinje, med unntak av de steder hvor eksisterende bebyggelse videreføres. Illustrasjonsprosjektet viser mulig maksimal utnyttelse for planen.

For samtlige felt stiller reguleringsbestemmelsene krav til at bebyggelse og anlegg skal ha god arkitektonisk utforming, harmonere med stedets karakter og tilpasses eksisterende bygningsstruktur (plassering, høyde, volum, materialbruk og fargevalg). Det kan etableres parkering, nødvendig skilting, inngjerding, bommer og andre sikkerhetstiltak av hensyn til sikkerhet, mellom formålsgrenser og byggegrenser.

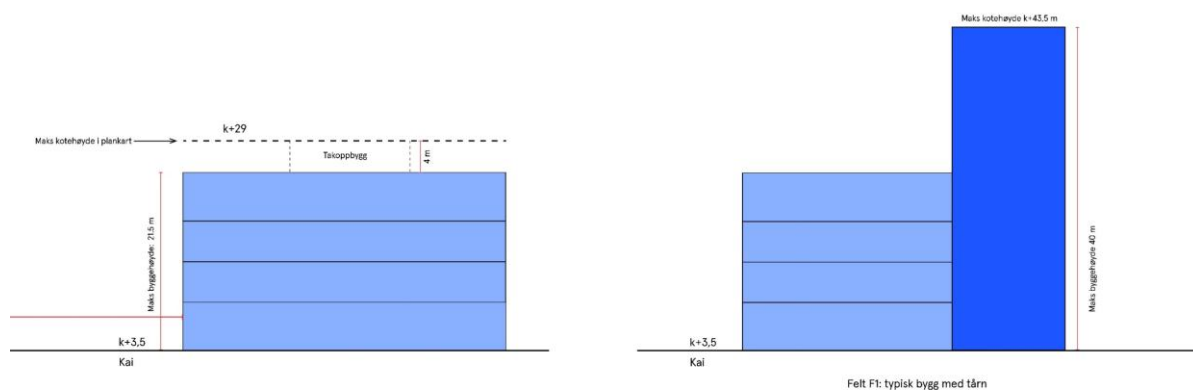
4.3.1 Felt F1 - Forsvaret

Felt F1 ligger mellom Strandveien og sjøen, og omfatter de lavest liggende arealene på land samt utfyllinger og moloer utenfor dagens strandlinje. Her kan hele feltet bygges ut med kaianlegg og bebyggelse inntil 54 500 m² BYA, med byggehøyder opp til kote +29 (inkludert tekniske anlegg og takoppbygg).

Det kan etableres inntil to tårn på maks 40 meter høyde (BYA 200 m² per tårn). Terreng og kaianlegg skal ligge på minimum kote +3,5.

Feltet skal ha tydelig avgrensning mellom bygg og operative flater, og fasader skal brytes opp for å gi et variert uttrykk.

Arealene skal være flomsikret, og parkering er tillatt over hele feltet.



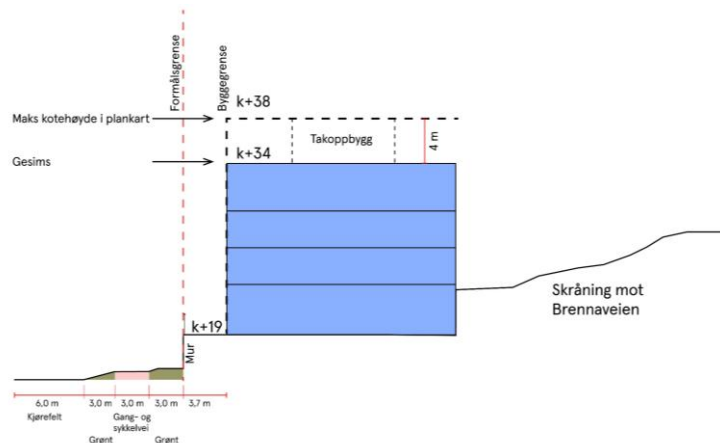
Figur 23: Snitt av typiske bygg i felt F1, med og uten tårn

4.3.2 Felt F2 – Forsvaret

Felt F2 omfatter arealet mellom Strandveien og Brennaveien, og er avsatt til bebyggelse, samferdsels- og tekniske anlegg for Forsvarets bruk.

Maksimal BYA er 6 500 m², og byggehøyder følger maksimale koter i plankartet (kote +38–42 meter).

Minst 20 % av feltets areal skal ikke bebygges, men avsettes til grønnstruktur eller uteoppholdsareal. Parkering og bearbeidede flater kan etableres innenfor feltet.



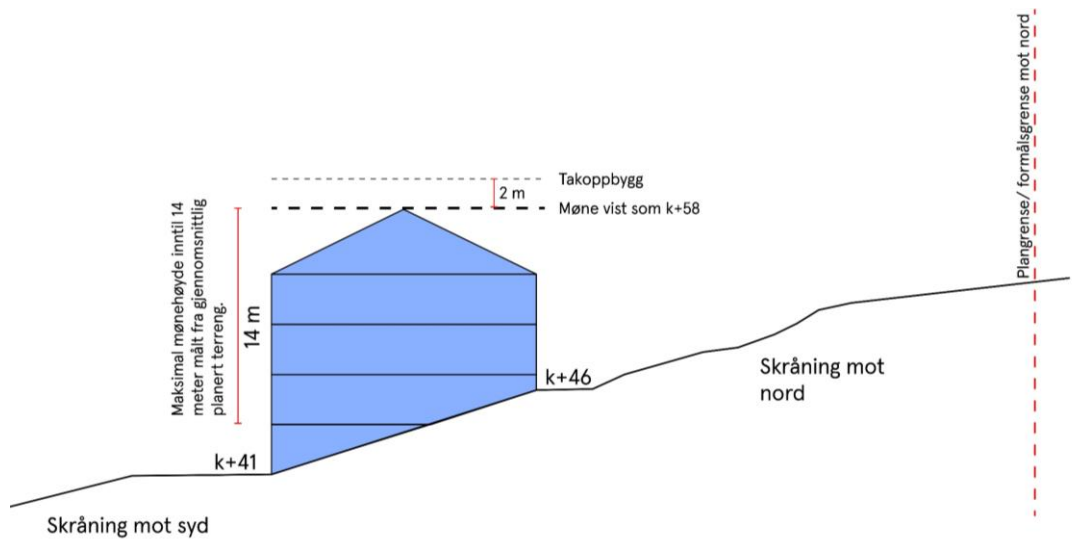
Figur 24: Snitt gjennom F2 som viser tilpasning til Strandveien.

4.3.3 Felt F3 – Forsvaret

Felt F3 omfatter bratt og ubebygget friareal nord for Brennaveien, og er hovedsakelig tiltenkt forlegninger, men åpner også for annen bebyggelse og tekniske anlegg for Forsvaret.

Maksimalt BYA er 5 500 m², med gesimshøyde inntil 14 meter over gjennomsnittlig planert terreng.

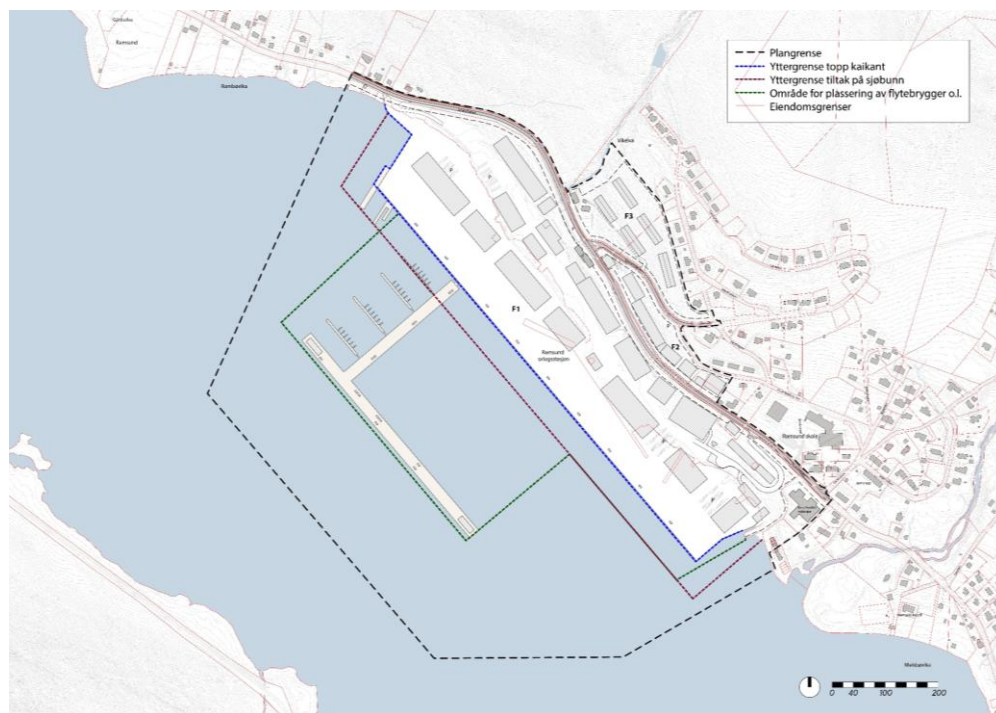
Minst 40 % av feltets areal skal ikke bebygges, men avsettes til grøntstruktur eller uteoppholdsareal. Parkering er tillatt over hele feltet.



Figur 25: Snitt som viser maksimal høyde ift. gjennomsnittlig planert terreng.

4.3.4 Områder for Forsvaret kombinert med andre angitte hovedformål

Dette formålet gjelder Forsvarets arealer i sjø, hvor det kan etableres pirutstikkere, flytebrygger, flytende objekter, forankringspunkter og bøyer innenfor bestemmelsesområde BG#2. Det åpnes også for tiltak under havoverflaten, som fyllingsfot til kaianlegg, mudring og motfyllinger innenfor bestemmelsesområde BG#1, alt tilpasset Forsvarets behov for drift og sikkerhet. Tiltakene skal utformes og plasseres slik at de tilpasses området funksjon, sikkerhet og eksisterende forhold.



Figur 26: Situasjonsplan som viser maksimal utstrekning i sjø.

4.4 Estetisk redegjørelse

Utforming av bebyggelse og uterom har stor betydning for opplevelsen av området og kobling til omgivelsene. Illustrasjonsprosjektet viser kun hovedvolumer og overordnede prinsipper for plassering av bebyggelse. Illustrasjonene skal derfor forstås som en visuell indikasjon på mulighetsrommet, ikke som et endelig utbyggingsforslag.

Planforslaget sikrer likevel at i byggefasen skal det ligge helhetlig utforming til grunn, der det også skal være rom for variasjon. Bestemmelsene sikrer noen arkitektoniske prinsipper, gjenkjennelig blant annet fra bebyggelse i området rundt. Ny bebyggelse og anlegg skal gis en god arkitektonisk utforming som harmonerer med stedets karakter, omkringliggende bebyggelse og landskap.

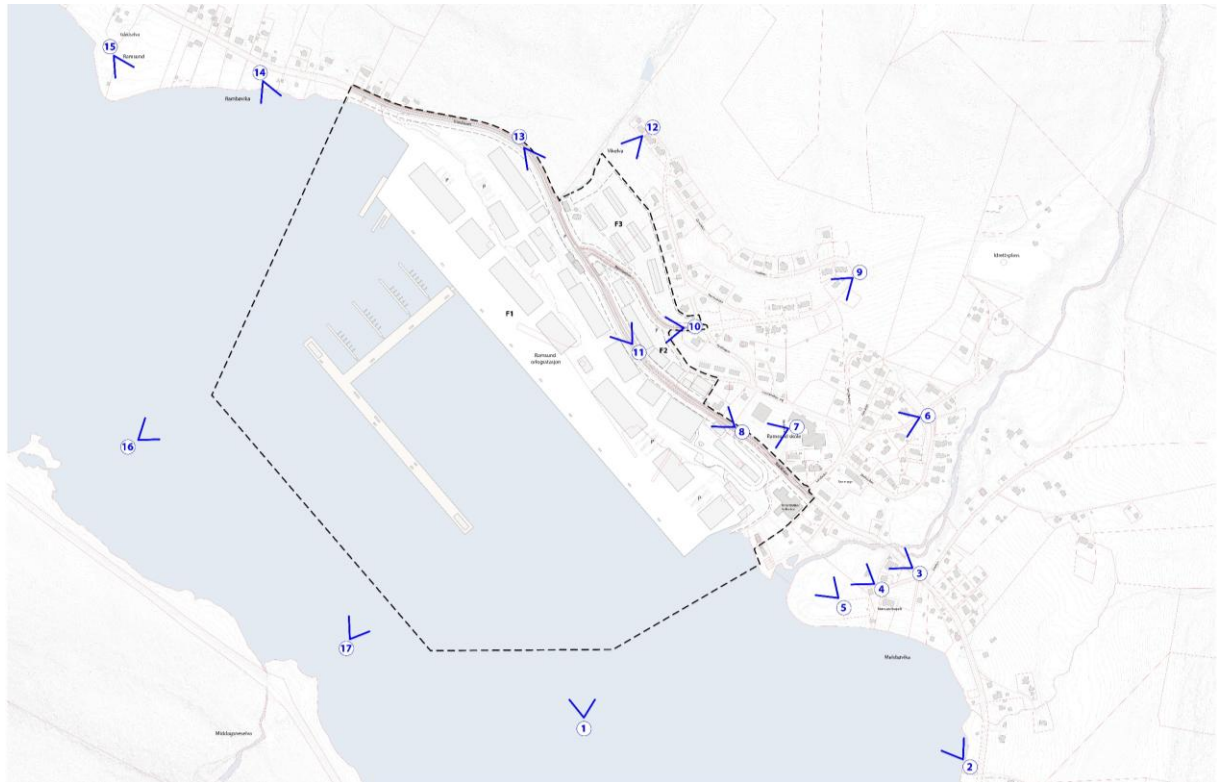
I bebyggelse i felt F1 og F2 står man fritt til å velge takutforming innenfor maks høyder angitt i planbestemmelsene. Variasjon i høyder sikrer at Strandveien får et variert forløp og ikke oppleves monoton. Bebyggelsen i felt F3 skal utføres med saltak, tilpasset tilgrensende villabebyggelse.

Materialbruk og fargevalg skal bidra til en helhetlig utforming og understøtte lokal identitet. Større fasader skal deles opp både vertikalt og horisontalt for å bryte opp store volumer og gi et variert uttrykk.

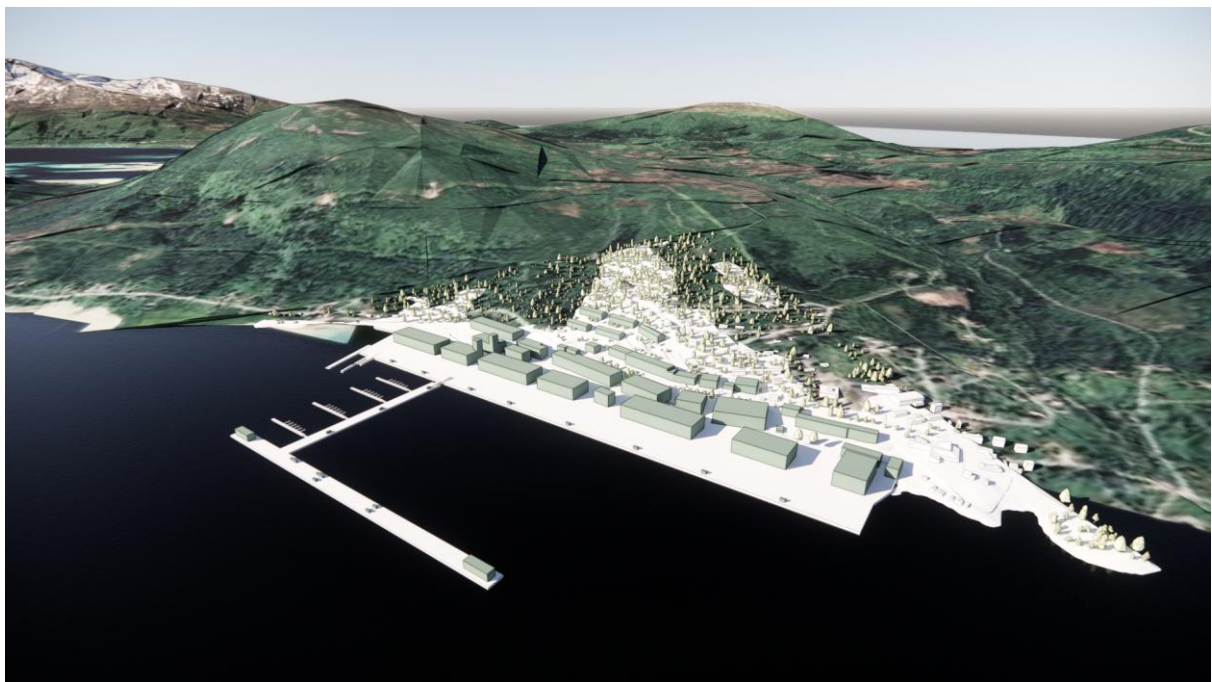
Utforming av ubebygde arealer og uteoppholdsarealer skal samordnes funksjonelt og estetisk harmonere med utforming av tilgrensende bebyggelse, gater og uterom.

Terrengforskjeller skal håndteres gjennom helhetlig landskapsutforming.

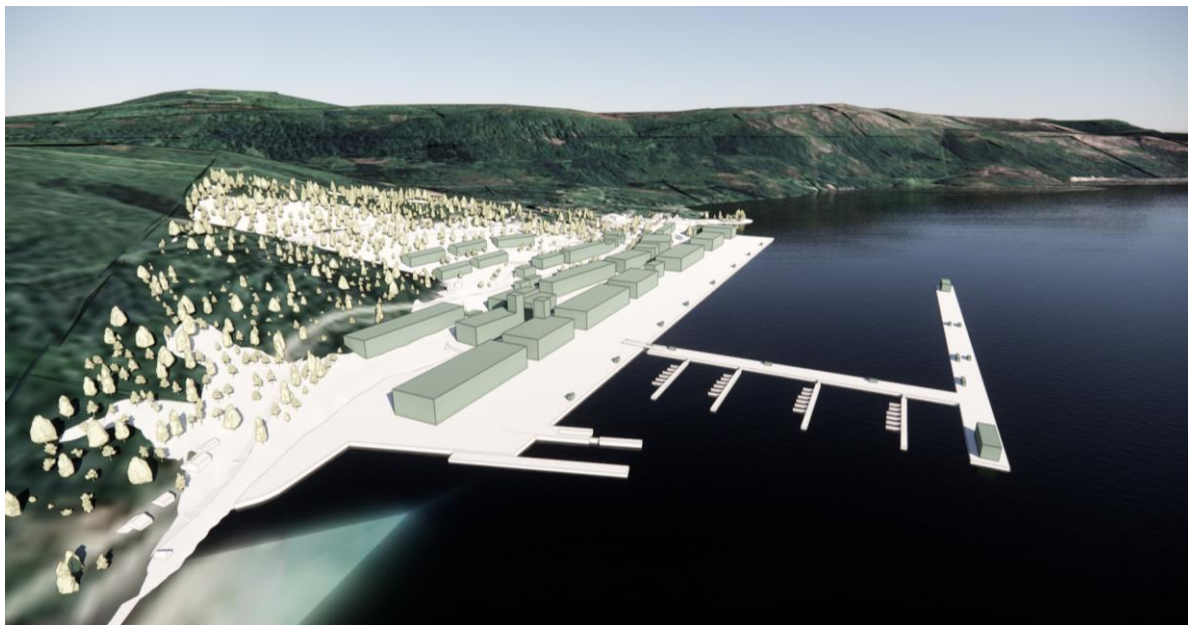
4.4.1 Illustrasjoner og volumstudier



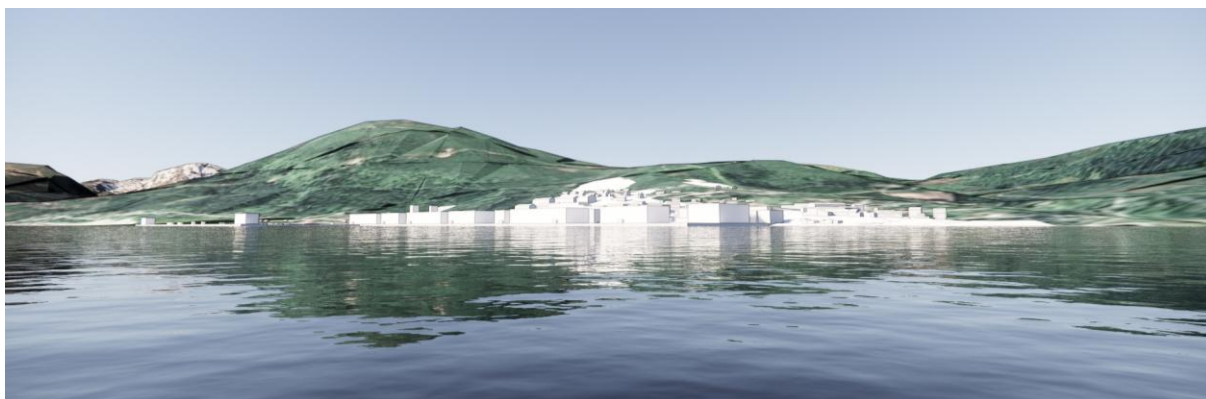
Figur 27 Standpunkt for 3D-illustrasjoner



Figur 28 Oversiktsperspektiv fra sydøst som viser fremtidig situasjon ved full utbygging i henhold til planforslaget.



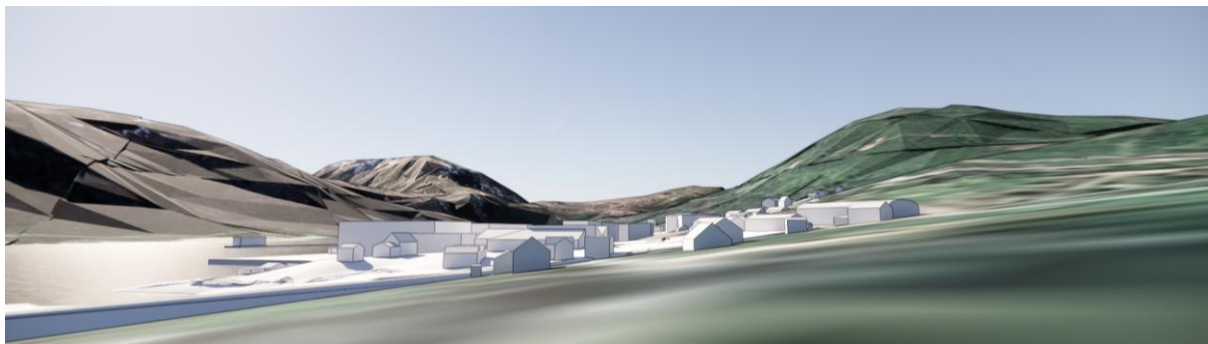
Figur 29: Oversiktsperspektiv fra nordvest. Bebyggelsen mot sjø ligger parallelt med kaikanten.



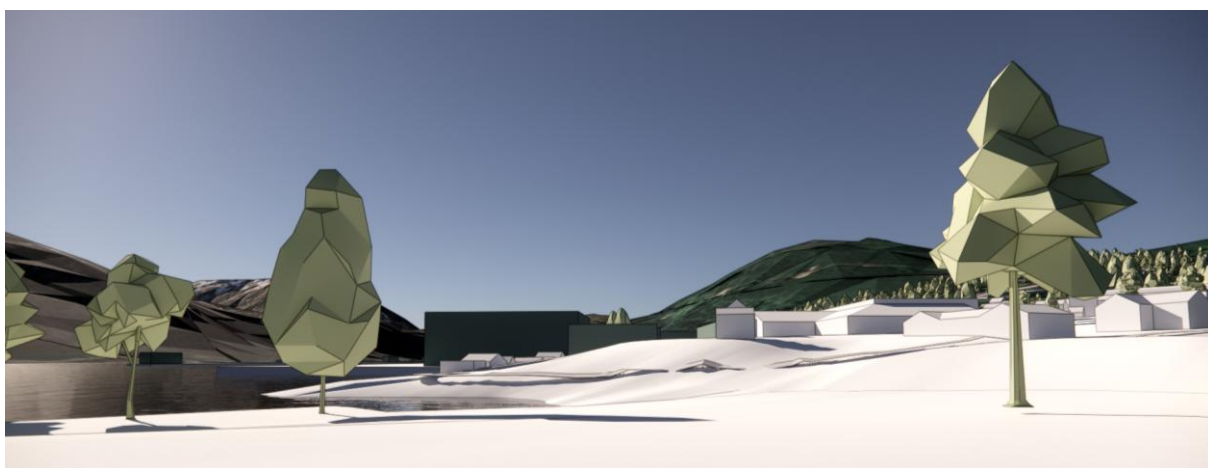
Figur 30: Standpunkt 1 viser hvordan planforslaget vil fremstå fra innseilingen til Ramsund. Sammenlignet med dagens situasjon, er ny bebyggelse høyere og større i utstrekning. Den vil derfor oppleves som mer massiv.



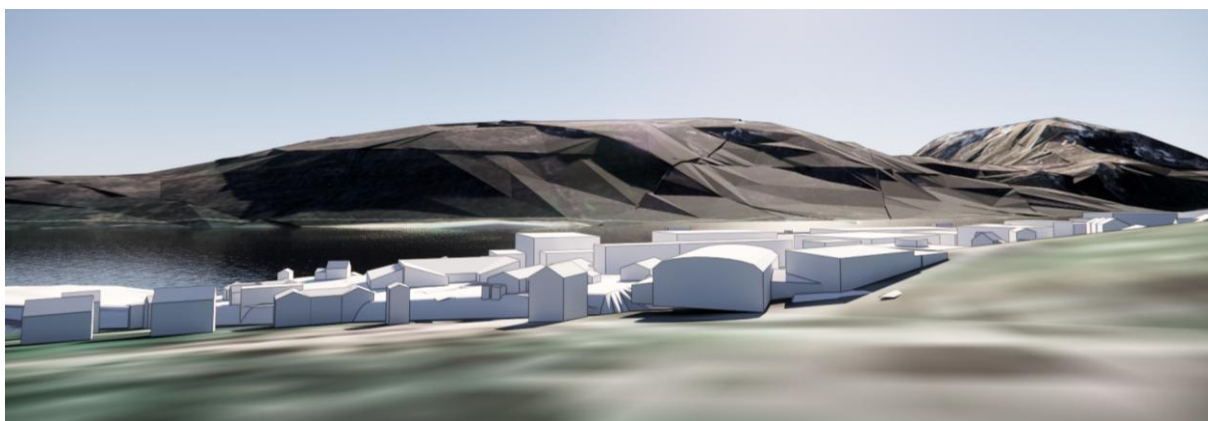
Figur 31: Standpunkt 2-Melsbøvika, viser at bebyggelsen er størst mot fjorden og at den gradvis trappes ned mot Strandveien og omkringliggende bebyggelse i nord.



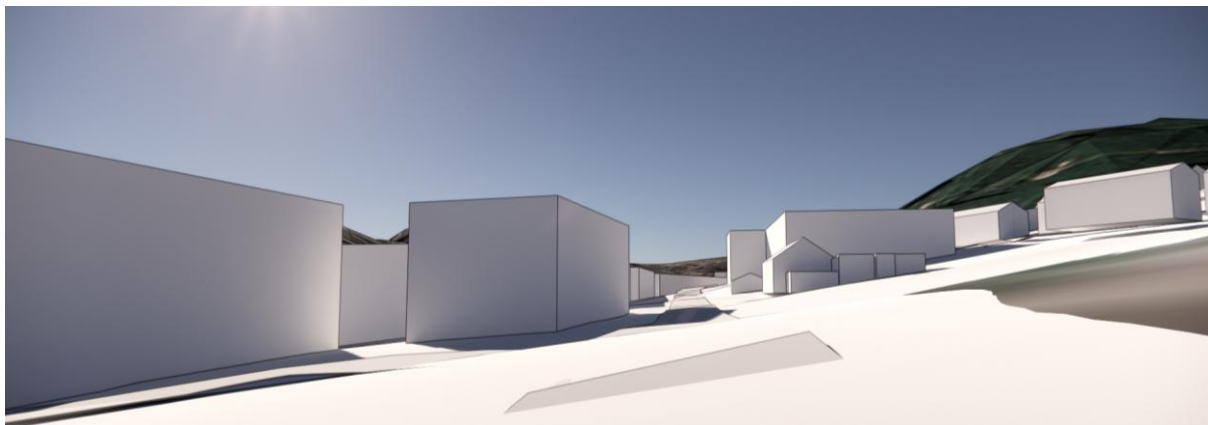
Figur 32: Standpunkt 3 - krysset Strandveien og Laveien. Siktsektoren fra eksisterende villaområde mot fjorden, innskrenkes noe.



Figur 33: Standpunkt 5-Gravplassen. Siktsektoren mot nordvest, innover fjordarmen innskrenkes fra dette standpunktet. Eksisterende naust, sørøst for planområdet, får redusert sikt mot fjordlandskapet i nordvest.



Figur 34: Standpunkt 6 -bak Ramsund skole. Siktsektor mot fjorden reduseres noe.



Figur 35: Standpunkt 8-Forløpet i Strandveien med høyder tilpasset gaten og et variert romforløp.



Figur 36: Standpunkt 9 – Siktsektor mot fjorden reduseres ikke i særlig grad for beboerne på Utsikten.



Figur 37: Standpunkt 12 - Siktsektor mot fjorden reduseres ikke i særlig grad for beboerne øverst i Steinbakken.



Figur 38: Standpunkt 13 - Strandveien vest mot øst. Bebyggelsen mot sjøsiden tilpasses terrenget og gateløp. I denne skissen kan en skimte en mulig plassering for tårn i felt F1.



Figur 39: Standpunkt 14 fra Rambøvika. Siktsektor mot sydøst forringses noe av de ytterste byggene på kaien.



Figur 40: Standpunkt 15 ved Gårdselva. Siktsektoren mot Ramsund kapell forringses noe.



Figur 41: Standpunkt 16 - Ramsundet nord. Det største byggevolumet er lagt mot fjorden. Sammenlignet med dagens situasjon vil full utbygging virke mer massiv. Samtidig opprettholdes siktlinjer fra fjorden, via Strandveien og videre opp mot toppene i nord.



Figur 42: Standpunkt 17 - Ramsundet sør. Det største byggevolumet er lagt mot fjorden. Sammenlignet med dagens situasjon vil full utbygging virke mer massiv. Samtidig opprettholdes siktlinjer fra fjorden, via Strandveien og videre opp mot toppene i nord. Eksisterende naust, sørøst for planområdet, får redusert sikt mot fjordlandskapet i nordvest.

4.5 Forlegninger og uteoppholdsarealer

Det skal ikke etableres ordinære boliger innenfor planen. Det er aktuelt med forlegninger innenfor felt F1, F2 og F3. Forlegninger er midlertidige og mindre boenheter spesielt tilrettelagt for Forsvarets personell, og brukes i forbindelse med tjeneste, øvelser og midlertidig opphold. De vurderes derfor ikke som ordinære boliger etter Plan- og bygningsloven, og omfattes derfor heller ikke av alle krav til bokvalitet som gjelder for vanlige boliger (for eksempel krav til solforhold, uteoppholdsareal, lekeareal, støy, mv.).

Planforslaget sikrer imidlertid at dersom det etableres forlegninger i F2 og F3, skal det også etableres uteoppholdsarealene i direkte tilknytning til forlegningene, og det skal være minst én universelt utformet adkomst. Arealene kan utformes parkmessig, med møblering,

beplantning og belysning, og kan kombineres med overvannstiltak (regnbed, grønnstruktur, permeabelt dekke).

Kravene til uteoppholdsareal for Forsvarets forlegninger er lavere og mer fleksible enn for ordinære boliger, og tilpasses Forsvarets bruk. Bestemmelsene tar utgangspunkt i Forsvarets behov for funksjonelle, sikre og fleksible løsninger for innkvartering av personell. Det viktigste er at en viss andel av arealet ikke bebygges, og at det legges til rette for rekreasjon og opphold for personell.

4.6 Grønnstruktur

Planforslaget legger opp til utbygging og oppgradering av eksisterende kaianlegg og bygningsmasse, samt bebyggelse på ubebygde arealer som reduserer grønnstruktur og tilgjengelig areal for friluftaktiviteter.

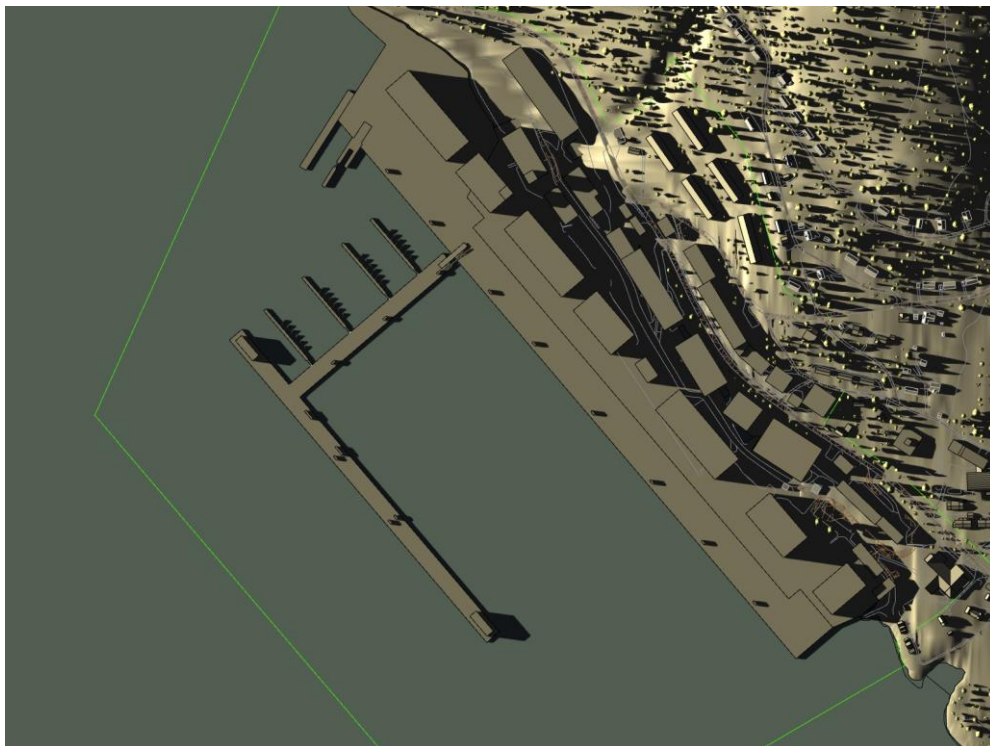
Felt F1 er i dag hovedsak bebygd eller med flater for logistikk og samferdsel, og har begrenset med grønnstruktur. Grønnstrukturen ligger langs Strandveien og innslag av trær og busker. Feltet blir tyngdepunktet for utviklingen, der størsteparten av feltet ønskes benyttet som operativ flate. Grønnstrukturer vil begrense nødvendig bruk og legges derfor i sonen mellom byggegrense og Strandveien.

Utbyggingen av felt F3 medfører at deler av grønnstruktur og naturlige omgivelser bygges ned, noe som kan påvirke både landskapsbildet og økologiske verdier i området, samt redusert tilgang til friluftsområder.

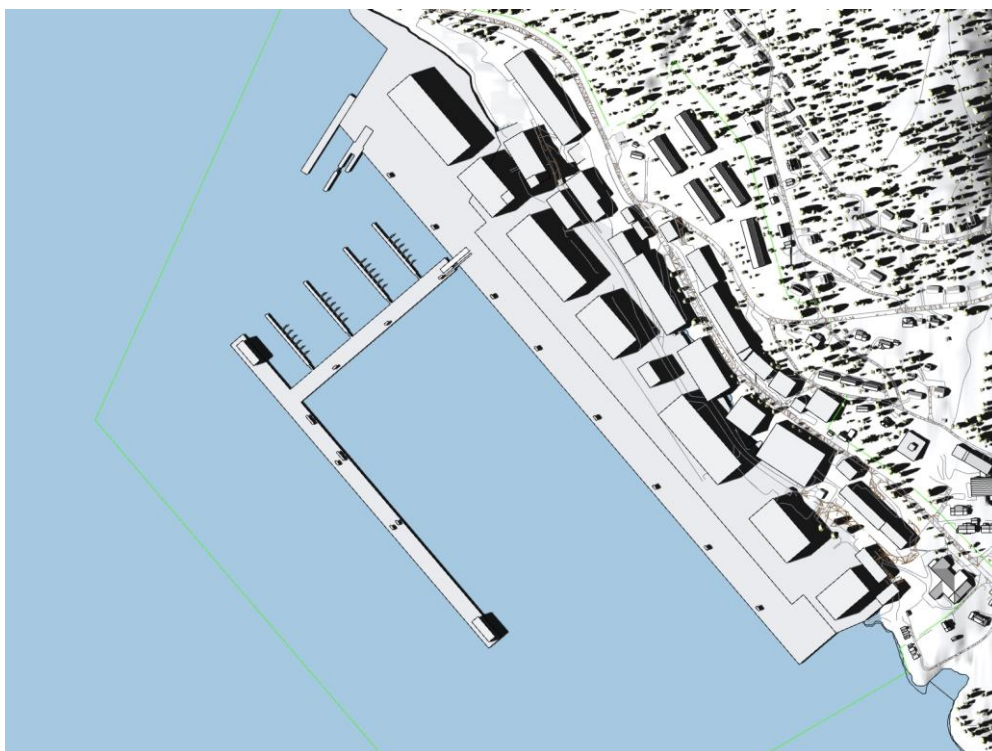
4.7 Sol-/skyggeforhold

Planforslaget legger til rette for etablering av bygningsmasse i ulik skala. Ettersom det ikke legges opp til at det skal etableres formål innenfor planområdet som har krav til uteoppholdsareal og tilhørende tilfredsstillende solforhold anses ikke dette å være vesentlig for planforslaget.

Bebyggelsens skyggevirksomheter påvirker ikke friluftsområder, skole eller barnehagers uteoppholdsareal i nevneverdig grad. Sol- og skyggevirksomheter ligger vedlagt planforslaget i sin helhet.

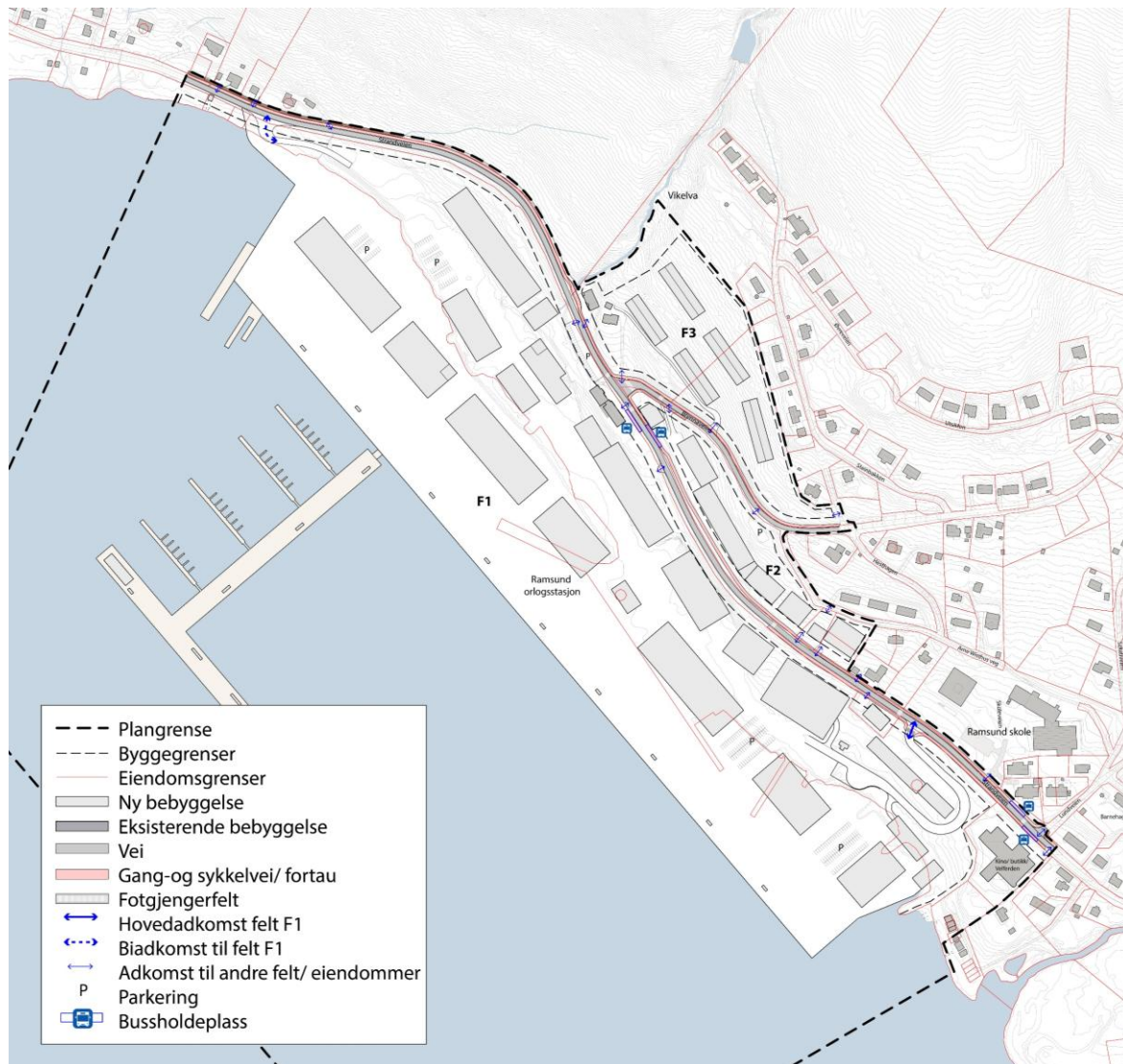


Figur 43: Sol- og skyggeforhold 1.mai klokken 19:00, viser at planforslaget ikke skyggelegger Ramsund skole sitt uteareal. Fylkesveien skyggelegges på dette tidspunktet.



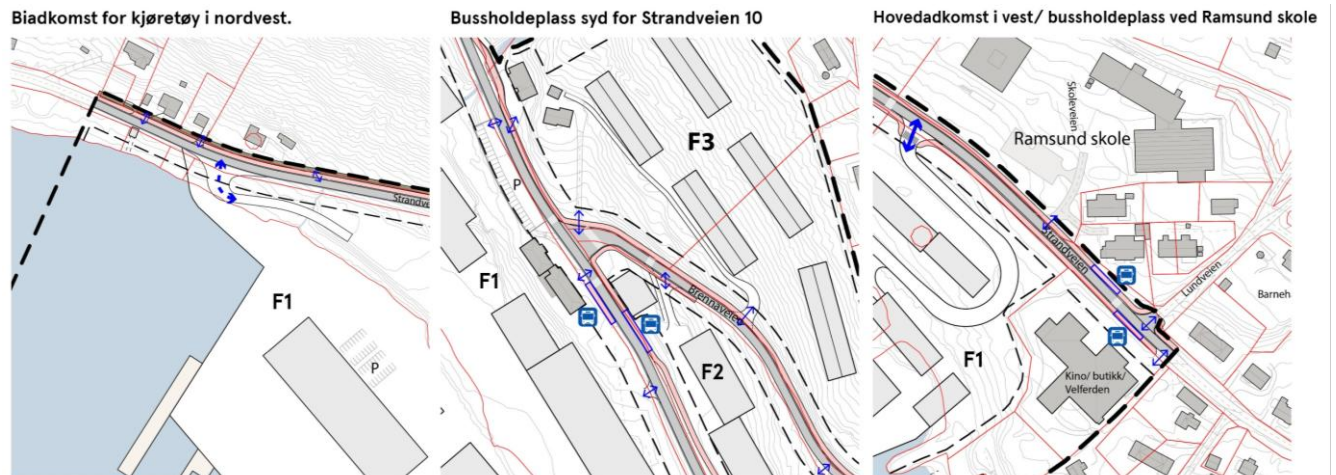
Figur 44: Sol- og skyggeforhold 21.juni klokken 17:00, viser at planforslaget ikke skyggelegger Ramsund skole sitt uteareal. Slagskyggen til planforslaget vil på denne dagen aldri falle på tomten til Ramsund skole.

4.8 Trafikk og samferdsel



Figur 45: Samlet samferdselsløsning med avkjøringspunkt, gang- og sykkelvei/ fortau, bussholdeplass

Planforslaget legger til rette for en helhetlig utvikling av trafikk- og samferdselsløsninger som sikrer god tilgjengelighet, effektiv transport og trygg ferdsel for alle trafikantergrupper. Hovedadkomst for alminnelig trafikk ligger sør i planområdet, mens tungtrafikk skal som hovedregel inn til F1 i nord. En av intensjonene med den nordlige avkjørselen er å skape et transportsystem som reduserer tungtrafikk inn til Ramsund sentrum og bidrar til redusert miljøbelastning, bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter og infrastruktur tilpasset fremtidige behov.



Figur 46: Illustrasjonene viser zoom-in på adkomstpunkt og bussholdeplasser regulert i planforslaget

Den nye hovedkaiaen vil erstatte dagens kai og øke i areal, men den totale kapasiteten vil ikke øke i nevneverdig grad. Eksempelvis vil dagens 2 u-båtplasser erstattes av 2 nye u-båtplasser. Det vil i tillegg tilrettelegges for flere kystnære skip, som ikke vil være knyttet til landgående kjøretøy, foruten mannskapsskifte med minibusser ca. hver 2.- 3. uke.

Kaiflaten skal håndtere intern logistikk og det vil i fremtidig situasjon være svært lite videretransport av skipslast på veinett. Eventuell lossing av gods vil forbli internt i leiren, stort sett innenfor felt F1.

Selv om maksimal utnyttelse øker betraktelig fra dagens situasjon, gir dette ikke automatisk økt antall arbeidende personer innenfor basen.

4.8.1 Trafikkløsninger og samferdsel

- Trafikkanalysen viser at hovedtrafikken for Ramsund, ikke vil gi økt tungtransport, men en økning på 30% for personbiltrafikk.
- Forsvarsbygg gjør flere tiltak som isolert sett reduserer tungtrafikken inn og ut av basen:
 - Skip skal ikke fylle drivstoff på basen, kun småbåter skal fylle drivstoff her
 - Nytt renseanlegg for kloakk bygges internt på basen
 - U-båtene skal ikke vedlikeholdes på Ramsund
- Planen legger til rette for ny hovedadkomst for alminnelig trafikk til Ramsund orlogsstasjon i sørøst, mens tungtrafikk som hovedregel inn fra nord, for å avlaste dagens adkomst gjennom sentrum. Dette gir en mer effektiv og sikker trafikkavvikling for både Forsvaret og sivile trafikanter. Utvidelse og utforming av ny hovedadkomst i sør ble endret i mindre reguleringsendring (vedtak 03.02.2023), og er videreført i dette planarbeidet.
- Det etableres interne kjøreveier og oppstillingsplasser tilpasset Forsvarets behov, inkludert egne traseer for tungtransport og logistikk.

- Planen legger til rette for kollektivholdeplass langs hovedveien, slik at kollektivtilbudet kan betjene området.

4.8.2 Myke trafikanter

- I fremtidig situasjon vil gående til- og fra basen i hovedsak bevege seg som i dag:
 - Fra felt F2/ F3 til F1
 - Fra felt F1/ F2/ F3 til nærbutikken i øst
 - Fra felt F1/ F2 /F3 til idrettshall- og anlegg ved Ramsund skole
 Ved økt antall forlegninger, vil antall gående øke. Planen sikrer at disse strekkene opparbeides tidlig, og knytter seg til eksisterende gang- og sykkelvei.
- Det avsettes areal til nye gang- og sykkelveier langs nordsiden av Strandveien ved målpunkter, hovedadkomst og i tilknytning til sentrale funksjoner (skole, barnehage og idrettsanlegg).
- Krysningspunkter for gående og syklende skal utformes med god sikt og trafiksikkerhet, og det vurderes fysiske tiltak for å redusere fartsnivået nær skole og barnehage.



Figur 47: Tiltak for å forbedre trafiksikkerhet for gående

4.8.3 Adkomster

- Eksisterende adkomst øst for Strandveien 36 videreføres, men som ny hovedadkomst til basen.
- Ny adkomst for kjøretøy etableres fra nord, med tydelig skille mellom militær og sivil trafikk.
- Eksisterende hovedadkomstpunkt sydøst for Strandveien 10 flyttes mot øst, og endres til en midlertidig adkomst til mulig parkeringsareal.
- Eksisterende adkomster er beholdt for myke trafikanter og lokaltrafikk, men gjennomkjøring for tungtrafikk i sentrum begrenses ved etablering av ny adkomst i nord.
- Adkomster for nabobebyggelse beholdes, der to adkomster må bygges samtidig som fylkesveien oppgraderes.

4.8.4 Parkering

- Det er estimert en 150% økning av parkeringsplasser på basen, grunnet økt aktivitet samt kompensasjon for dagens underdekning av parkeringsplasser.
- Det er forventet minimum 260 parkeringsplasser etter ferdig utbygging, fra dagens 100.
- Det forventes at det også i framtiden er mange kjøretøy som står parkert på basen, grunnet øvelser og prosjekter andre steder.

4.8.5 Varelevering og renovasjon

- Planen sikrer egne arealer for varelevering og renovasjon innenfor Forsvarets område, slik at dette ikke belaster offentlig vei eller skaper konflikt med myke trafikanter.
- Adkomst for renovasjonskjøretøy og varelevering legges til interne veier med god tilgjengelighet og snumuligheter.

4.9 Vann og avløp

Bestemmelsene sikrer at VAO-tiltak skal planlegges, dokumenteres og gjennomføres i tråd med kommunale krav og nasjonale standarder, med fokus på lokal overvannshåndtering, sikkerhet mot flom, godkjente løsninger for vann og avløp, og hensyn til eksisterende tekniske anlegg. Det stilles krav til dokumentasjon og godkjenning i alle faser av utbyggingen.

4.9.1 Kommunaltekniske anlegg (VA)

- Det skal tas hensyn til eksisterende kommunaltekniske anlegg i grunnen. Tiltak inntil 4 meter, eventuelt flytting av anlegg, skal avklares med ledningseier.
- Sammen med søknad om rammetillatelse skal det foreligge vann- og avløpsplan som viser løsninger, beregninger for merbelastning, økt vannforbruk, slukkevann og vurdering av vannreduserende tiltak.
- Avløpsnettet skal dokumenteres og undersøkes iht. dimensjon, tilstand og fallretning. Urenset avløpsvann tillates ikke ført til resipient i havne-/sjøområdet.

- Det skal dokumenteres eksisterende trykk og mengde på vannledning.
- Avstandskrav til VA-ledninger og regionalnett kabel skal følges; løsninger nærmere enn kravene må dokumenteres og godkjennes av kommunen/nettleverandør.

4.9.2 Overvann

- Overvann skal håndteres etter Vannstandarden for Tjeldsund kommune og prinsippene for 3-trinnsstrategien.
- Mindre nedbørshendelser: Infiltrasjon lokalt via permeable dekker, regnbed og grønne tak.
- Større nedbør/flom: Håndteres lokalt og åpent, deretter ledes bort via overvannsledninger til trygge flomveier eller resipienter.
- Bygninger og anlegg skal utformes og plasseres, samt terrenget tilpasses, slik at naturlige og trygge flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot flomskader oppnås.

4.9.3 Overvannshåndtering ved utbygging

- Ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres i utomhusplan med tilhørende overvannsplan og beregninger hvordan disponering og drenering av overvann skal løses, og at tilstrekkelig lokal overvannshåndtering er ivaretatt for tiltaksområdet.
- Valgte løsninger skal begrunnes, og påslipp til kommunal overvannsledning må godkjennes av kommunen.
- Urenset overvann fra anleggsfasen skal ikke føres inn på kommunens ledningsnett eller til resipient.
- Håndtering av overvann under anleggsperioden skal dokumenteres i overvannsplan.
- Dimensjonering skal utføres iht. 200-års flom.

4.9.4 Annen veggrunn, grøntareal

Områdene kan benyttes til overvannshåndtering (infiltrasjon, fordrøyning, åpne vannveier), snølagring og tekniske anlegg som ikke hindrer grønnstrukturens funksjon.

4.10 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgekravene i denne reguleringsplanen er fastsatt for å sikre at viktige tekniske, miljømessige og sikkerhetsmessige forhold blir ivaretatt i riktig rekkefølge under utbyggingen av Ramsund orlogsstasjon. Kravene skal bidra til at nødvendige tiltak og infrastruktur etableres før nye bygg og funksjoner tas i bruk, og at risiko for miljøskader, manglende trafiksikkerhet eller utilstrekkelig forsyning reduseres.

Rekkefølgekravene sikrer blant annet trygg ferdsel for gående og syklende, tilstrekkelig vann- og avløpskapasitet, håndtering av overvann og forurenset grunn, samt at tiltak i faresoner og miljøfølsomme områder ikke igangsettes før nødvendige undersøkelser og byggeplaner er godkjent.

På denne måten bidrar rekkefølgekravene til en bærekraftig, sikker og effektiv gjennomføring av planen.

4.11 Kvalitetsprogram for miljø- og energi (miljøprogram)

Det er ikke utarbeidet eget miljøprogram for planarbeidet, da planen allerede dokumenterer gjennomførte utredninger, foreslår avbøtende tiltak og hvilke miljøhensyn som skal ivaretas i samsvar med forsvarssektorens miljø- og klimastrategi. I tillegg sikrer reguleringsbestemmelsene omfattende krav til dokumentasjon herunder miljøprogram, som tydelig angir hvilke hensyn som skal følges opp i prosjekteringen.

Forsvarsbygg benytter også miljøoppfølgingsplaner (MOP) og graveplaner i sine prosjekter. MOP for Ramsund orlogsstasjon beskriver håndtering av fremmede arter, med råd og veiledning fra Forsvarsbyggs «Veileder i håndtering av fremmede arter» og etablerte bransjepraksiser. Prosjektene følger også rutiner for massehåndtering, der hindring av spredning av frø, røtter og plantedeler inngår.

For denne planen sikres det at miljøprogrammer skal utarbeides i forbindelse med detaljering og byggesøknader, hvor konkrete løsninger og tiltak fastsettes basert på oppdatert kunnskap og prosjektets faktiske innhold. Miljøprogrammene skal være styringsverktøy for å sikre at utbyggingen gjennomføres med lavest mulig negativ påvirkning på miljø og klima. Hensikten er å konkretisere miljøambisjoner og krav, og dokumentere hvordan prosjektet skal bidra til bærekraftig utvikling i tråd med nasjonale og lokale mål. Det er sikret i bestemmelsene at miljøprogrammet skal vise:

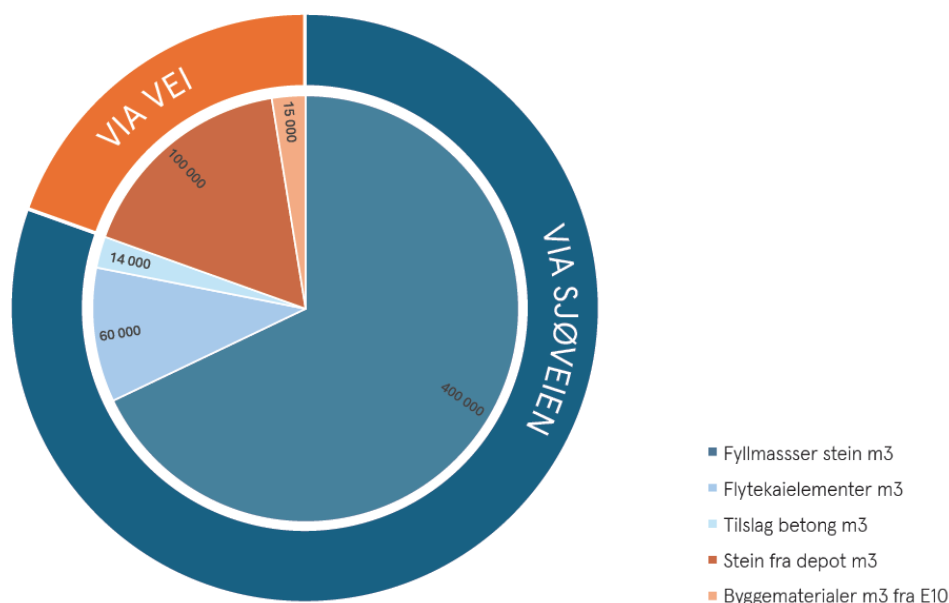
- Mål for miljø og klima: Prosjektets ambisjoner for energieffektivitet, klimagassutslipp, materialvalg, avfallshåndtering og naturmangfold.
- Krav til energiforsyning: Beskrivelse av løsninger for miljøvennlig energiforsyning, lavt energibehov og bruk av fornybare energikilder.
- Materialbruk: Valg av materialer med lavt innhold av helse- og miljøskadelige stoffer, og prioritering av resirkulerte eller miljøsertifiserte produkter.
- Transport og logistikk: Tiltak for å redusere transportbehov og utslipp, herunder fossilfri byggeplass og optimalisering av massetransport.
- Avfallshåndtering: Plan for sortering, gjenbruk og minimering av avfall gjennom hele byggeprosessen.
- Miljøoppfølging: Rutiner for oppfølging, rapportering og dokumentasjon av miljøtiltak, inkludert klimaregnskap og miljøoppfølgingsplan (MOP).
- Tiltak for naturmangfold: Beskrivelse av hvordan naturverdier skal ivaretas, og eventuelle avbøtende tiltak for å redusere skade på natur og økosystemer.

4.12 Anleggsfase

Planen tilrettelegger for en storstilt utvikling av Ramsund orlogsstasjon, som inkluderer kjente og ukjente fremtidige nasjonale behov. Tiltakenes art og omfang gjør at det vil være flere anleggsperioder, og at disse vil variere i tid (over flere år) og intensitet.

Viktig avbøtende tiltak:

- Ca. 80% av massene kommer med lekter på sjøveien
- Ca. 20% kommer med lastebil på vei, hvorav 87% av disse lastebilene kommer fra nærliggende depot ved Ramsundbrua.
- Konkurransenunderlaget for entreprisemodell sikrer at det blir benyttet mindre biler i stede for vogntog ved teleløsningen dersom det er hensiktsmessig mht. påvirkning på vei.



Prosjektene er i en veldig tidlig fase, slik at estimatene er grove betraktninger.

Tungtransporter for byggematerialer vil variere, både mht. antall kjøretøybevegelser og størrelse på kjøretøy. Det vil bli vurdert hvorvidt en kan transportere, f.eks. moduler og andre ting, via sjøveien. For betong forutsettes stedlig blandeverk, med transport av tilslag sjøveien og at sement ankommer med vogntog via E10.

Grovt oppsummert foreløpige tall for transport på vei:

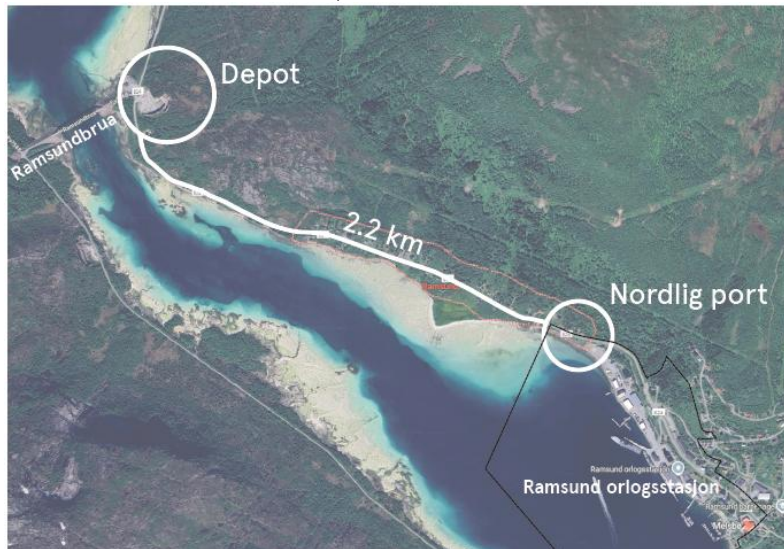
- Transport stein – 20 000 turer i løpet av anleggsperioden.
- Byggematerialer og betong – ca. 1 400 turer i perioden Q1 2026 – Q2 2033.
- I tillegg kommer alle varebilene som de utførende bruker og transport av moduler for brakkerigg i byggeperioden.

Foreløpig anleggsperiode per byggetrinn

Veitransport av stein for utfylling i sjø:

- Periode: Oppstart Q4 2027 – Q4 2028
- Mengde: 100 000 m³ fordelt på 10 m³ pr. bil. (20 000 turer)

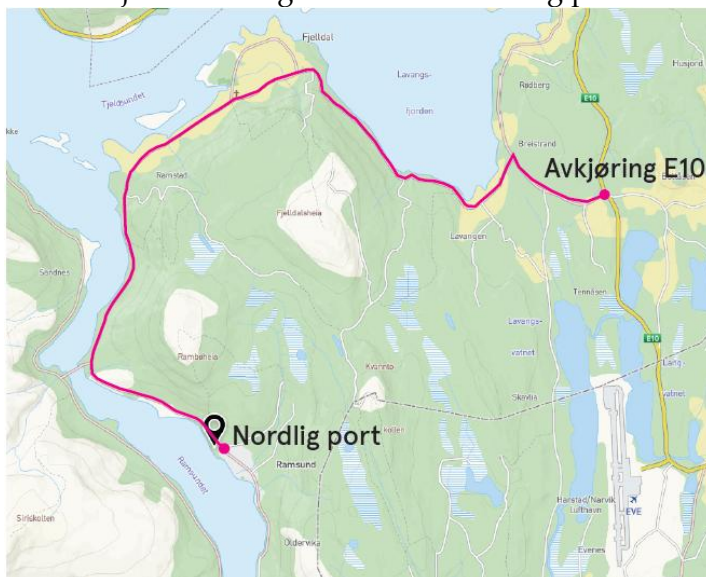
- Kjørestrekning: Depot ved Ramsundbrua – Nordlig port Ramsund orlogsstasjon (Ny adkomst etableres)



Figur 48: Kjørestrekning for transport av stein for utfylling i sjø.

Veitransport av betong til kaier:

- Periode: Q4 2028 – Q4 2030
- Mengde: 14 300 m³ betong/ 6 000 tonn sement (stipulert antall turer 300)
- Kjørestrekning: Fra E10 via Nordlig port Ramsund orlogsstasjon



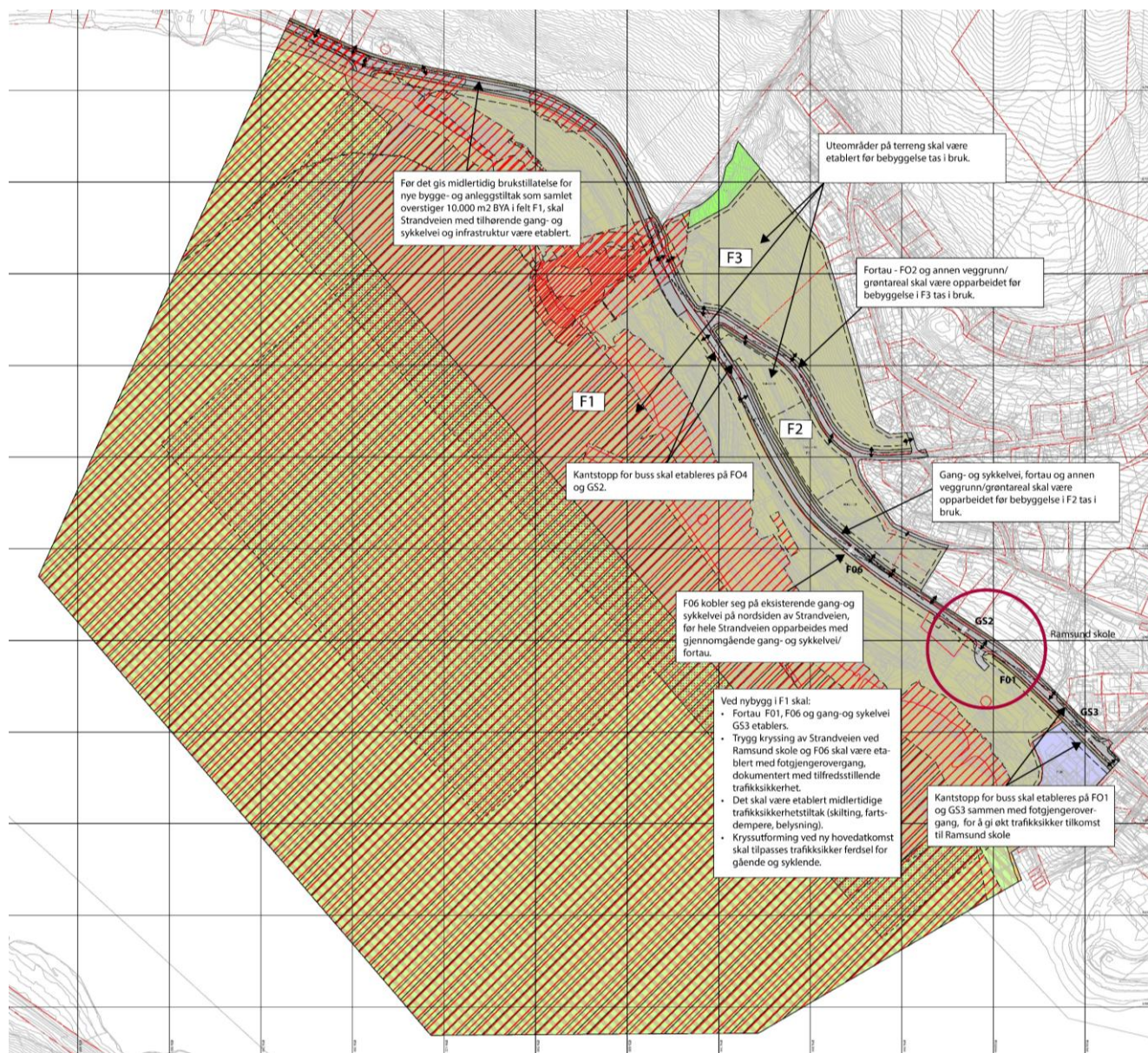
Figur 49: kjørestrekning for betong til kaier.

4.13 Avbøtende tiltak/ Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Se kapittel 6 for vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak herunder ROS-analyse, samt kapittel om avveining av virkninger.

4.14 Rekkefølgebestemmelser

Planforslaget sikrer flere rekkefølgekrav.



Figur 50: Beskrivelse av hva som sikres i rekkefølgekrav

4.14.1 Dokumentasjonskrav til byggesak

Planbestemmelsene omfatter en rekke dokumentasjonskrav som skal foreligge ved søknad om ramme-, igangsetting- og midlertidig brukstillatelse. Dokumentasjonskravene sikrer at bebyggelse, uteområder og krav til teknisk infrastruktur etableres i tråd med prosjektets målsetninger og kommunens føringer. Dette gjelder temaer som overvann, utomhusplaner, arkitektur og utforming av bebyggelse, støy, vann og avløp, lokal- og områdestabilitet, VA og kabler i grunnen, tiltaksplan for håndtering av forurensede masser og kvalitetsprogram til

miljø og energi. Det stilles også dokumentasjonskrav for ivaretagelse av friluftsliv, reindrift og tiltak i sjø.

4.14.2 Rekkefølgekrav til bygg- og anleggsfaser

Bygg- og anleggsfase

Bygg- og anleggsfasen krever rekkefølgekrav som sikrer trygg og kontrollert avvikling av trafikk mens arbeidene pågår, gjennom krav til bygge- og anleggsplan, midlertidige trafikk løsninger, risikovurderinger og tiltak som beskytter gående og syklende.

Bygge- og anleggsfasen for Ramsund orlogsstasjon vil innebære perioder med betydelig økning i tungtransport, særlig knyttet til massetransport for kaiutvidelser, terrengarbeid og materialleveranser. Strandveien er smal og har lav standard, og deler av strekningen er sårbar for økt belastning. Det foreligger derfor et tydelig behov for å styre anleggstrafikk gjennom planlagte og dokumenterte tiltak.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at det utarbeides en bygge- og anleggsplan før igangsettingstillatelse gis for de enkelte tiltakene. Denne skal vise midlertidige og permanente trafikkmønstre, alternative gang- og sykkelforbindelser, adkomster for anleggs- og varetransport, samt nødvendige trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende. Dette sikrer at sårbare trafikantområder, særlig rundt Ramsund skole og sentrumsfunksjoner – ivaretas gjennom hele anleggsperioden.

Planen krever også særskilt redegjørelse for risikoforhold, inkludert vurdering av støy, forurensning, massehåndtering og naturverdier. Samlet sett gir bestemmelsene en robust mekanisme for å håndtere anleggstrafikk på en sikker og kontrollert måte, og planmyndigheten får et tydelig beslutningsgrunnlag for å stille krav eller avvise utilstrekkelige løsninger.

4.14.3 Rekkefølgebestemmelser ved etablering av tiltak i planområdet

Ferdigstillelse av bygge- og anleggstilltak krever rekkefølgekrav som sikrer at permanente veier, gang- og sykkelforbindelser, teknisk infrastruktur og trafikksikkerhetstiltak er ferdig opparbeidet før tiltakene tas i bruk. Dette sørger for at sluttbrukerne møter en fullgod og trafikksikker situasjon fra dag én.

Prosjektet skal utvikles trinnvis over tid, som følge av Forsvarets nåværende og fremtidige behov og rekkefølgekravene må tilpasses de enkelte tiltakene.

Rekkefølgekrav knyttet til Felt F1

Felt F1 er i dag allerede bebygget med ca. 10 000 BYA, og trafikkrapporten har identifisert forhold i dagens trafikksituasjon som allerede i dag er problematiske og som krever tiltak. Det er dokumenterte utfordringer knyttet til myke trafikanter (skole, butikk, samfunnshus),

begrenset G/S-tilrettelegging og konfliktpotensial ved flytting av hovedatkomst til sentrum av Ramsund.

Trafikkrapporten foreslår å etablere *midlertidige og permanente* trygge krysningspunkter ved skolen og butikken, gjennom midlertidige hastighetsdempende tiltak og starte planlegging og prosjektering av sammenhengende GS-vei. Det er derfor viktig å iverksette tiltak allerede ved nye bygg- og anleggstiltak, som er forholdsmessige med hensyn til hva som er nødvendig for å sikre tilstrekkelige trafikk sikkerhet og fremkommelighet i området.

Bestemmelsene sikrer følgende rekkefølgebestemmelser knyttet nye bygge- og anleggstiltak til F1:

Før det gis midlertidig brukstillatelse til nye bygge- og anleggstiltak knyttet til nybygg, innenfor felt F1 skal følgende være etablert:

- Fortau F01 og F06, og gang- og sykkelvei GS3.
- Trygg kryssing av Strandveien ved Ramsund skole og F06, i form av opphøyet gangfelt eller annen løsning som dokumenteres å gi tilfredsstillende trafikk sikkerhet.
- Midlertidige trafikk sikkerhetstiltak, herunder skilting, fartsdempere og belysning.
- Kryss ved ny hovedatkomst skal være utformet for å sikre trafikk sikker ferdsel for gående og syklende.

Ettersom det allerede er en større andel bebyggelse i felt F1, og at det feltet skal utvikles over tid er det vurdert at terskelverdi for behov for opparbeidelse av hele strekket av o_V1 med gang- og sykkelveier og nødvendig infrastruktur skal være etablert ved 10 000 ny BYA i planområdet. Dette sikrer at permanente veier, gang- og sykkelforbindelser, teknisk infrastruktur og trafikk sikkerhetstiltak er ferdig opparbeidet innenfor rimelig tid og at tiltakene er forholdsmessige og nødvendig for videre utvikling av området. Dette sikrer også at det ikke gjenstår behov dersom felt F1 ikke utvikles i tråd med maksimal utnyttelse.

Bestemmelsene sikrer følgende rekkefølgebestemmelser knyttet midlertidig brukstillatelse for nye bygge- og anleggstiltak som samlet overstiger 10 000 BYA i felt F1:

Før det gis midlertidig brukstillatelse for 10 000 ny BYA i felt F1 skal:

- Før det gis midlertidig brukstillatelse for nye bygge- og anleggstiltak knyttet til nybygg, som samlet overstiger 10 000 m² BYA i felt F1, skal o_V1 med tilhørende gang- og sykkelvei, annen veigrunn, grøntareal og bussholdeplass være ferdig opparbeidet i tråd med godkjent byggeplan.

Rekkefølgekrav for Felt F2 og F3

Felt F2 og F3 er gir betydelig færre konsekvenser for nærområdet enn felt F1. Det er likevel behov for at når feltene tas i bruk at nødvendige forbindelser og infrastruktur er etablert.

Rekkefølgebestemmelsene for felt F2 og F3 er utformet for å sikre at nødvendige trafiksikkerhets- og samferdselstiltak står ferdige før bygg i feltene tas i bruk. Bestemmelsene skiller også her mellom selve bygge- og anleggsfasen, hvor midlertidige løsninger kan benyttes, og ferdigstillelsesfasen, hvor permanente trafikktiltak må være etablert.

For Felt F2 kreves det at gang- og sykkelvei (GS2), fortau (FO5) og tilhørende arealer for annen veggrunn og grøntstruktur (AVG4 og AVG6) er ferdig opparbeidet i tråd med godkjent byggeplan før det kan gis midlertidig brukstillatelse. Dette sikrer trygg ferdsel for gående og syklende samt gode adkomstforhold når nye bygg i F2 tas i bruk. Dette sikrer også at nødvendige deler av Strandveien skal utbedres uavhengig av felt F1.

For Felt F3 skal fortau (FO2) og annen veggrunn/grøntareal (AVG1) være ferdig opparbeidet før midlertidig brukstillatelse gis. Dette innebærer at sentrale trafikkarealer og tilhørende sikkerhetssoner må være på plass før området tas i bruk, slik at ferdsel og adkomst skjer på en trygg og forutsigbar måte.

Rekkefølgekravene for F2 og F3 bidrar samlet til å sikre at nødvendige samferdselsanlegg og trafiksikkerhetsløsninger etableres i takt med utbyggingen, og at nye bygg ikke tas i bruk før infrastrukturen rundt dem fungerer som forutsatt. Dette reduserer risiko i overgangsfasen fra anleggsperiode til drift og gir bedre kvalitet og trygghet for både Forsvaret og sivile brukere av nærområdet.

5 Konsekvensutredninger

5.1 Konsekvensutredning Friluftsliv

5.1.1 Bakgrunn

Konsekvensutredningen for friluftsliv er gjennomført av LPO som del av reguleringsplanarbeidet for videreutvikling av Ramsund Orlogsstasjon, Sjøforsvarets hoved- og logistikkbase i Nord-Norge. Utredningen følger metodikken i Miljødirektoratets veileder M-1941 og bygger på kartlegging fra Nordland fylkeskommune (2014), supplert med befaringer og dialog med lokale aktører som Ramsund skole, barnehage og Midtre Hålogaland friluftsråd.

5.1.2 Metodikk

Utredningen følger Miljødirektoratets veileder M-1941 «Konsekvensutredninger for klima og miljø». Området er delt inn i 13 delområder, som er kartlagt og verdivurdert etter nasjonale kriterier for friluftsliv. For hvert delområde er det vurdert:

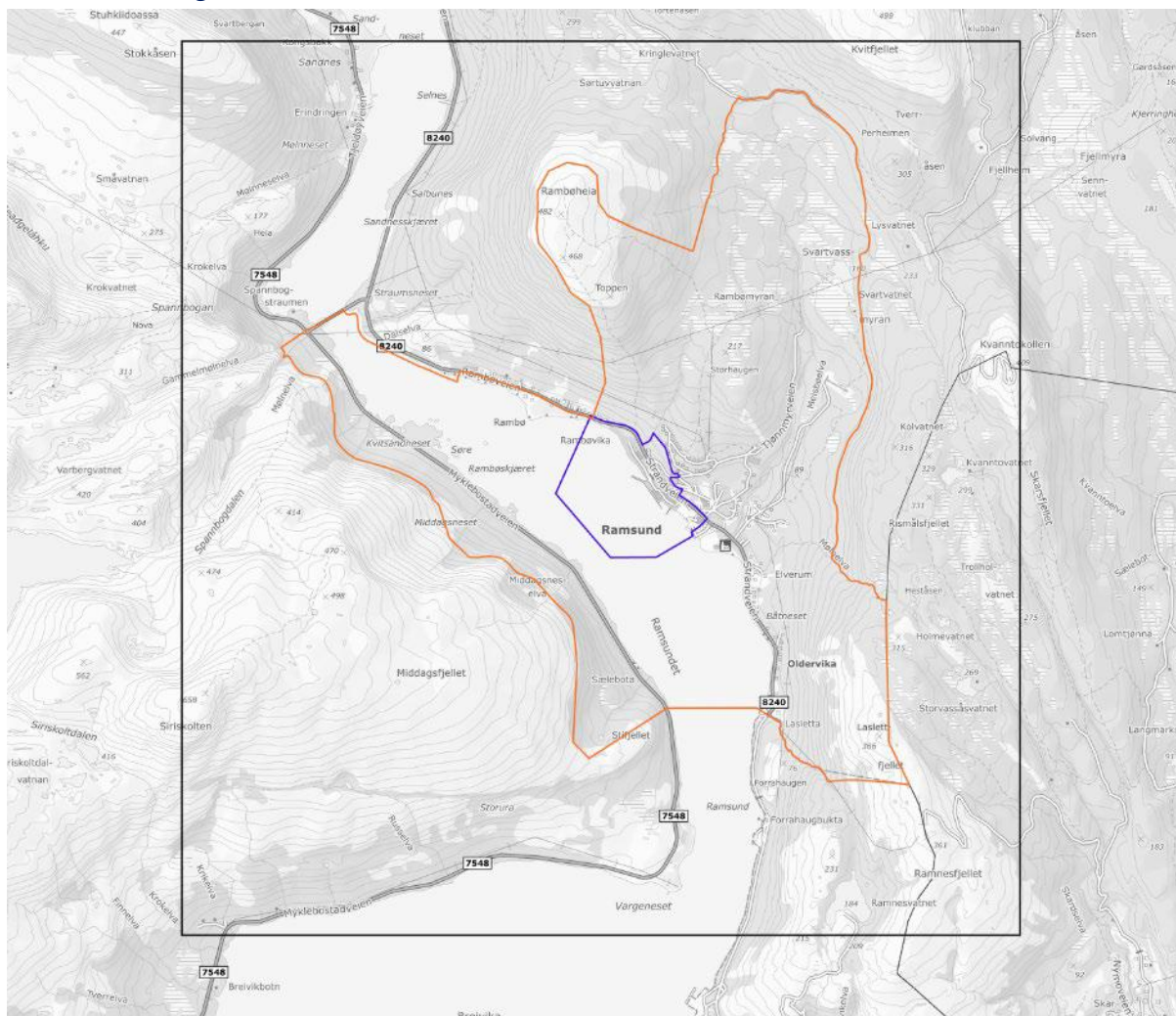
- Verdi (bruk, kvalitet, betydning)
- Påvirkning (arealbeslag, tilgjengelighet, støy, visuelle endringer)
- Konsekvens (sammenstilling av verdi og påvirkning)

Metodikken er kvalitativ og bygger på kartlegging, befaring, møter med lokale aktører og eksisterende kunnskapsgrunnlag.

Utredningen omfatter både planområdet og influensområdet, og er delt inn i 12 delområder. Disse inkluderer leke- og rekreasjonsområder, nærturområder og utfartsområder med verdi fra middels til svært stor. Vurderingene er gjort i fem trinn: inndeling, verdisetting, påvirkningsanalyse, konsekvensvurdering og samlet vurdering.

Oppsummering følger under, for utdyping se vedlegg KU – friluftsliv.

5.1.3 Utredningsområde



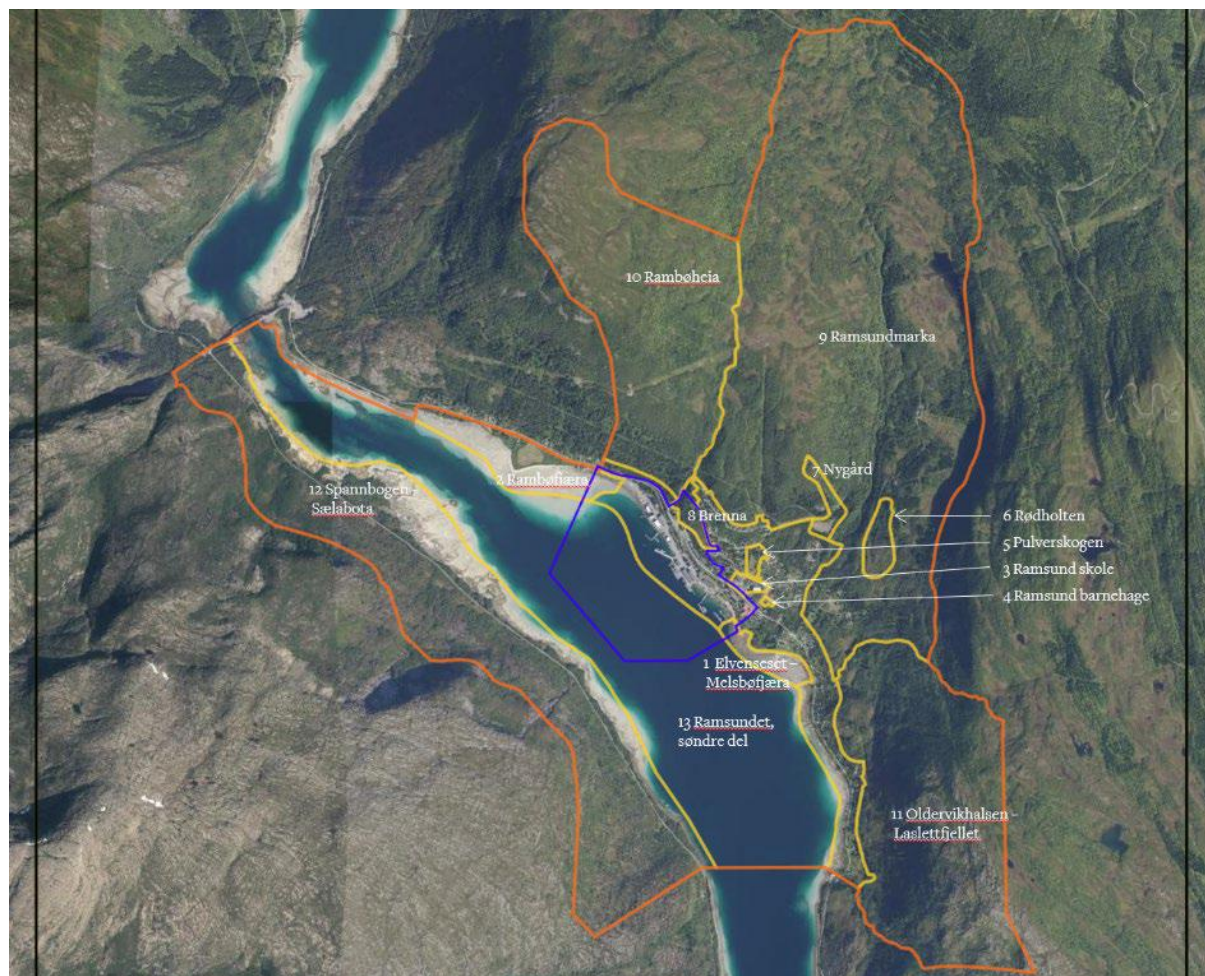
Figur 51 Planområde markert med blå strek, influensområde (oransje) og utredningsområde (svart)

Planområdet omfatter arealer direkte berørt av tiltakene ved Ramsund orlogsstasjon, som utfylling i sjø, kaianlegg, bygninger, trafikkareal og operative flater.

Influensområdet er områder utenfor planområdet som kan bli indirekte påvirket, særlig gjennom visuelle endringer, støy og økt aktivitet. Dette inkluderer nærliggende friluftsområder, turområder og strandsoner i Ramsund og på Tjeldøya.

Utredningsområdet er summen av plan- og influensområdet, og dekker alle områder hvor friluftslivet kan bli påvirket av tiltakene.

5.1.4 Delområder

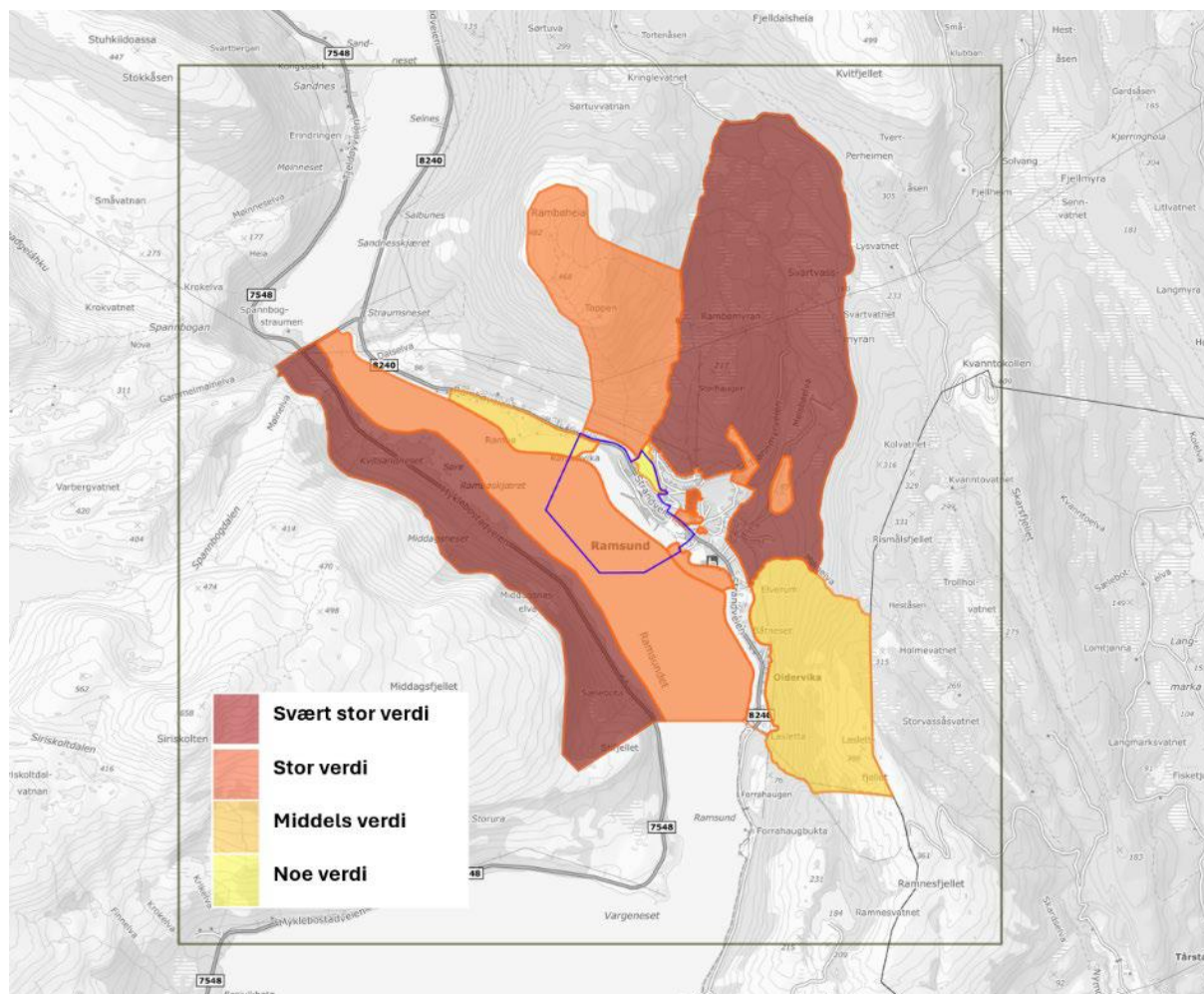


Figur 11. Inndeling i delområder

Tabell 4: Friluftslivsområder. Endringer og tilpassinger fra eksisterende karlegging, er merket i parentes.

1	Elveneset - Melsbøfjæra	Leke- og rekreasjonsområde
2	Rambøfjæra (utvidet/endret)	Leke- og rekreasjonsområde
3	Ramsund skole	Leke- og rekreasjonsområde
4	Ramsund barnehage	Leke- og rekreasjonsområde
5	Pulverskogen (utvidet)	Leke- og rekreasjonsområde
6	Rødholten	Leke- og rekreasjonsområde
7	Nygård	Leke- og rekreasjonsområde
8	Ramsundmarka	Nærturterreng
9	Rambøheia (del)	Utfartsområde
10	Oldervikhalsen -Laslettjellet (del av Kvantokollen)	Utfartsområde
11	Spannbogen – Sælebota (del av Spannbogen – Breivikbotn)	Utfartsområde
12	Ramsundet, Søndre del (del)	Utfartsområde, sjø

5.1.5 Verdikart



Figur 52 Oversiktskart over friluftsområdene med KU-verdi. Planavgrensningen er markert med blå linje.

5.1.6 Påvirkning av tiltaket

De fleste friluftsområdene vil ikke bli direkte berørt av utbyggingen, men noen vil oppleve mindre endringer:

- Elveneset–Melsbøfjæra og Rambøfjæra: Kan få noe redusert opplevelsesverdi på grunn av mer aktivitet, endret lydmiljø og visuelle endringer, men ingen arealbeslag.
- Brenna: Får varig arealbeslag og noe redusert tilgjengelighet, men det mest verdifulle friområdet berøres ikke direkte.
- Spannbogen–Sælebota og Ramsundet søndre del: Kan oppleve noe redusert opplevelsesverdi og tilgjengelighet på grunn av visuelle endringer og økt aktivitet på sjøen.

- Skole, barnehage og Pulverskogen: Kan få noe visuell påvirkning, men tilgjengelighet og bruk opprettholdes. Ny hovedatkomst for tungtrafikk kan gi bedre trafiksikkerhet og mindre konflikt med sentrum.

5.1.7 Samlet konsekvens

Delområder	0-alternativet	Utredningsalternativet
Elveneset - Melsbøfjæra	0	-
Rambøfjæra	0	-
Ramsund skole	0	0
Ramsund barnehage	0	0
Pulverskogen (utvidet)	0	0
Rødholten	0	0
Nygård	0	0
Brenna	0	-
Ramsundmarka	0	0
Rambøheia	0	0
Oldervikhalsen - Laslettfjellet	0	0
Spannbogen - Sælebota	0	-
Ramsundet, Søndre del	0	-
Samlet vurdering	Ubetydelig konsekvens	Noe negativ
Begrunnelse for konsekvensgrad		Lave konsekvensgrader. 5 delområder med konsekvensgrad noe negativ (-)
Rangering	1	2

Figur 53 Sammenstilling av konsekvens for delområder og samlet konsekvens for friluftsliv

Samlet sett vurderes konsekvensene for friluftslivet som **noe negative**, men de fleste områder får ubetydelig eller liten påvirkning. De største endringene gjelder sentrumsnære områder med høy bruksverdi, der økt aktivitet og endret lydmiljø kan oppleves som miljøskade for brukerne.

5.1.8 Skadeforebyggende tiltak

Utredningen anbefaler å vurdere tiltak for å begrense støy i anleggs- og driftsfase, særlig ved kirken og gravstedet, og å sikre god tilkomst til viktige friluftsområder under og etter utbygging. Det foreslås også å skjerme skole, barnehage og Pulverskogen mot økt trafikk og støy.

5.2 Konsekvensutredning Naturmangfold

5.2.1 Bakgrunn for utredning

Utredningen er gjennomført fordi Forsvarsbygg planlegger utvidelse og oppgradering av Ramsund orlogsstasjon, inkludert nye kaianlegg, utfyllinger i sjø og økt aktivitet. Tjeldsund kommune har stilt krav om konsekvensutredning for marint naturmangfold, da tiltakene kan påvirke viktige naturtyper, arter og økologiske funksjoner i sjøen.

Utredningen følger Miljødirektoratets veileder M-1941 for konsekvensutredning av klima og miljø. Det er gjennomført feltkartlegging med undervannsfarkost (ROV), strandsonetrafikeringer og ornitologiske tellinger. Påvirkning er vurdert gjennom modellering av strømforhold og partikkelspredning fra mudring og utfylling. Området er delt inn i delområder, og for hvert område er det vurdert verdi, påvirkning og konsekvens.

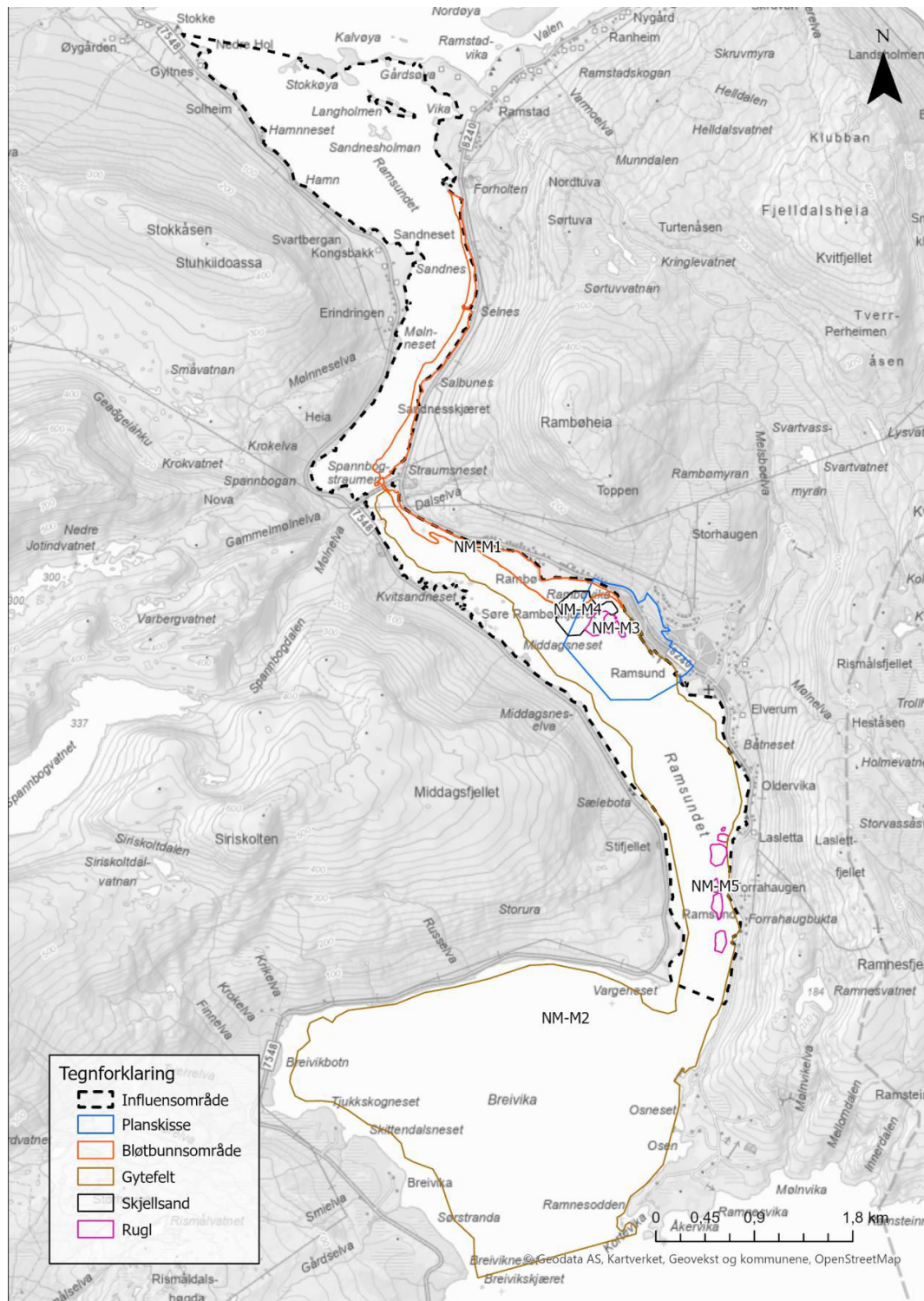
5.2.2 Utredningsområde

Utredningsområdet omfatter sjøområdene rundt Ramsund orlogsstasjon, inkludert Ramsundet og tilgrensende fjære- og gruntvannsområder. Influensområdet strekker seg fra Biskaia i sør til Stokke i nord, og dekker både områder som kan bli direkte og indirekte påvirket av tiltakene.

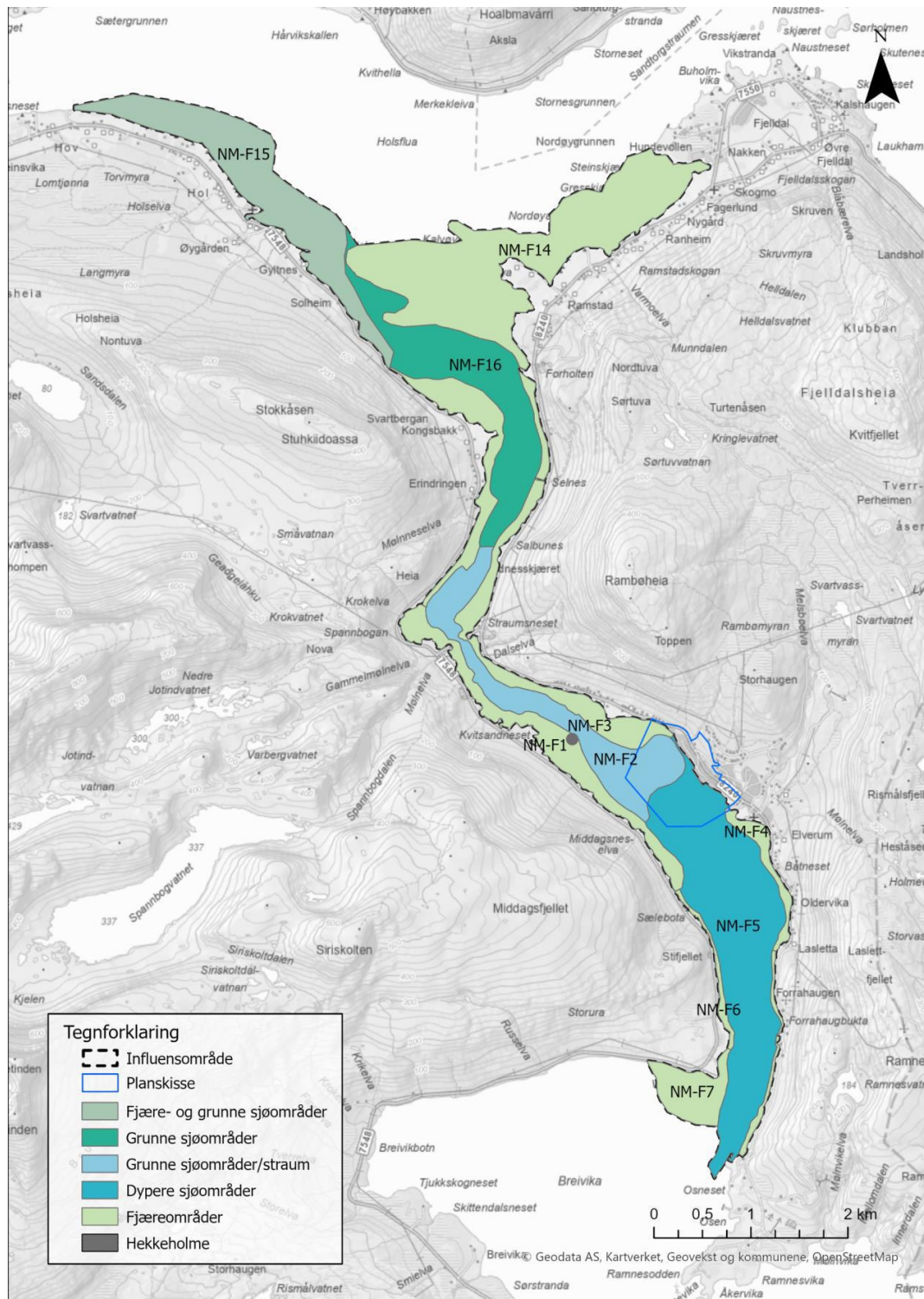
5.2.3 Delområder

Det er definert 16 delområder for utredningen:

- **Marine naturtyper:** Bløtbunnsområder, gytefelt for torsk, ruglbunn (kalkalger), skjellsand, og øvrig marint naturmangfold.
- **Fugl:** Fjæreområder, grunne sjøområder, hekkeholmer og beite-/rasteområder for sjø- og strandfugl.

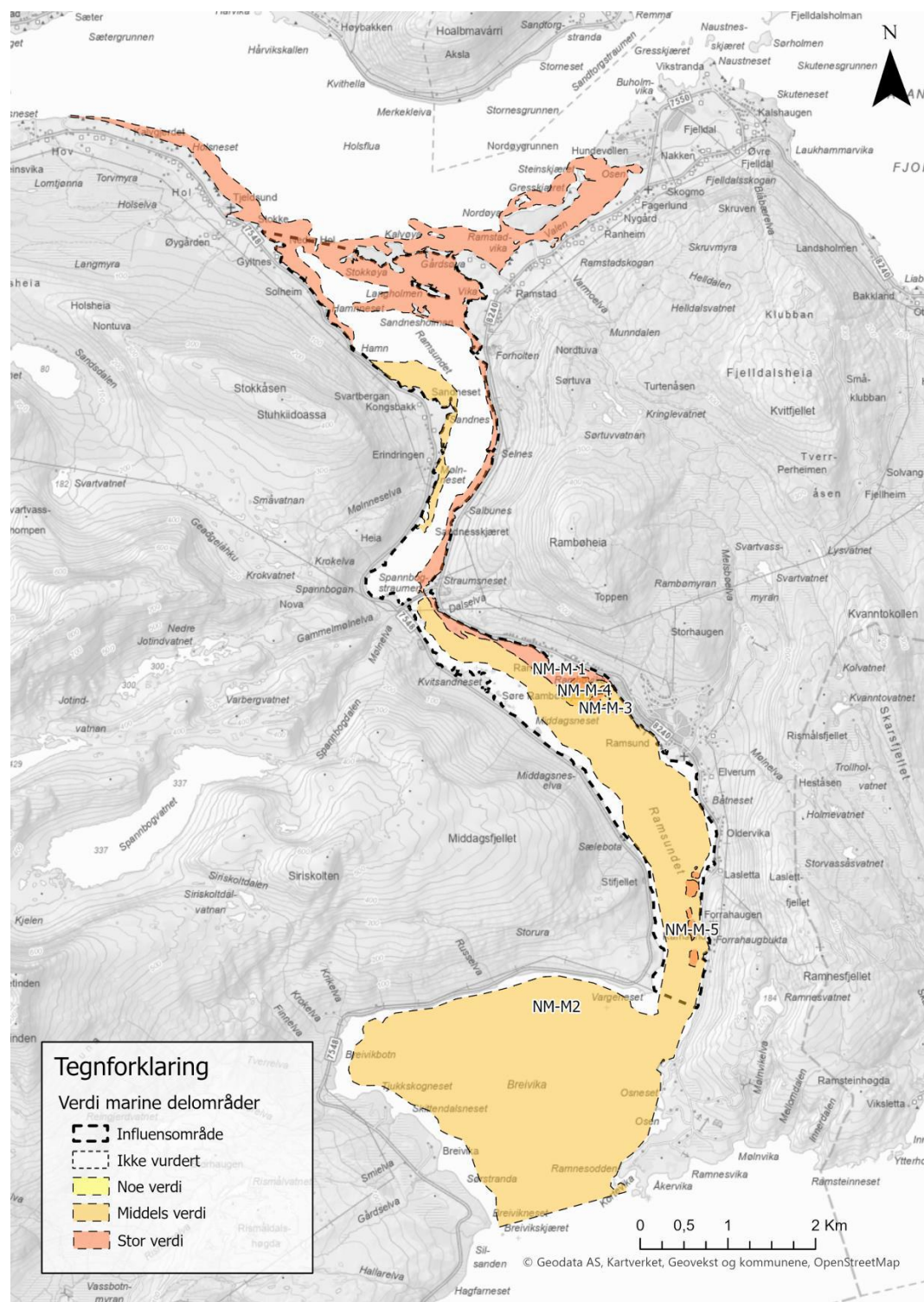


Figur 54 Kart over marine delområder i utredningsområdet/influensområdet.

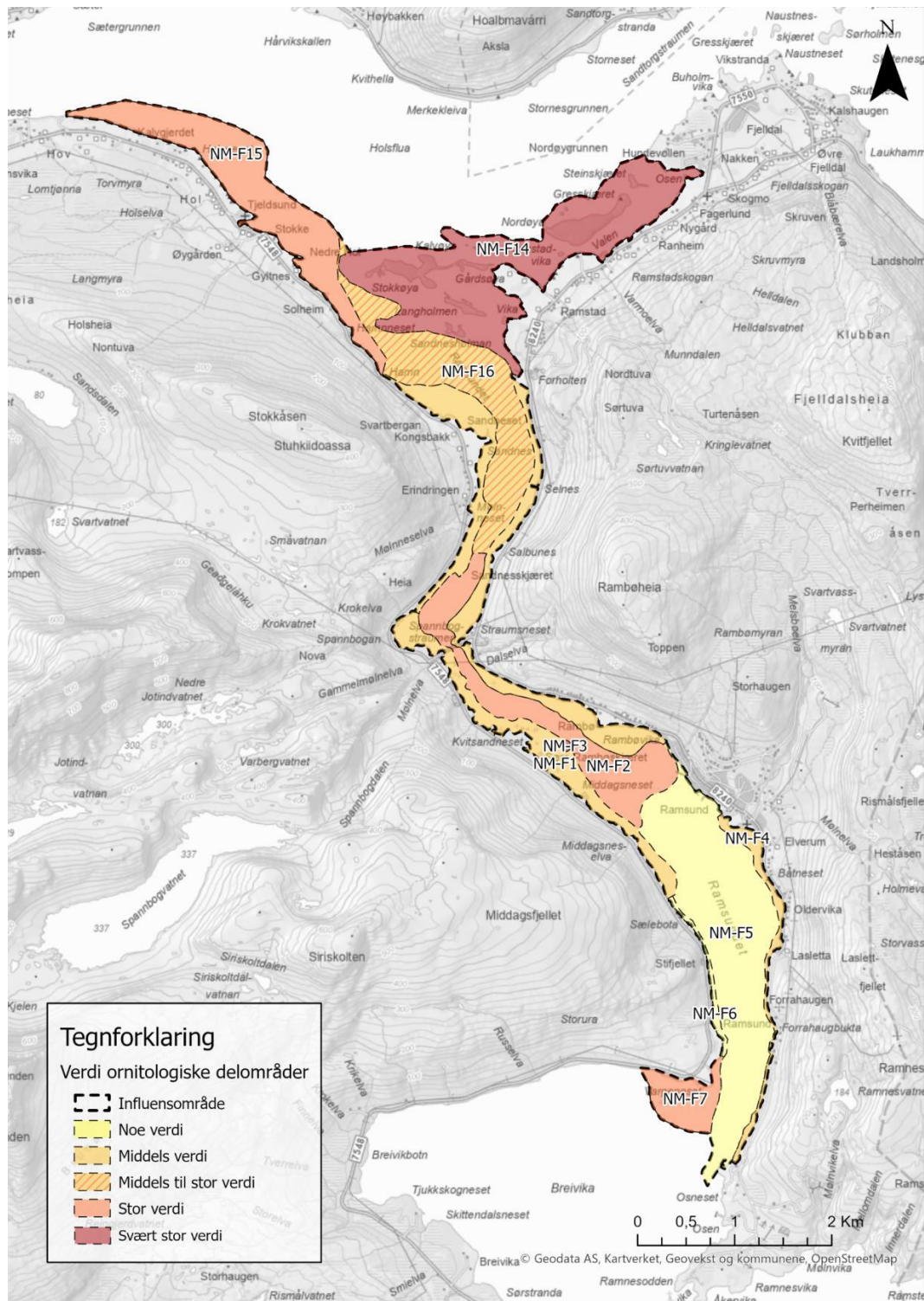


Figur 55 Kart over ornitologiske delområder i utredningsområdet/influensområdet.

5.2.4 Verdikart



Figur 56 Verdikart for delområder (navngitt) og andre naturverdier i influensområdet for marint naturmangfold.



Figur 57 Verdikart for ornitologiske delområder i influensområdet.

5.2.5 Påvirkning av tiltak

- **Permanente virkninger:** Tap av sjøbunn og fjæreamråder, nedslamming og endring av bunnforhold, samt økt aktivitet og støy. Dette kan føre til tap eller forringelse av viktige naturtyper og funksjonsområder for fugl og fisk.
- **Midlertidige virkninger:** I anleggsfasen kan det oppstå økt partikkelinnhold i vannet, støy, trykkbølger og forurensning, som kan påvirke marine organismer og fugl midlertidig.
- **Samlet belastning:** Tiltaket kommer i tillegg til andre planlagte inngrep i regionen, og bidrar til økt samlet belastning på marint naturmangfold, særlig for sårbare arter og naturtyper.

5.2.6 Samlet konsekvens

Delområder	Alt. 0	Alt. 1
NM-M1 Bløtbunnsområde Ramstad-Rambø	0	1-/2-
NM-M2 Gytfelt Breivika	0	1-
NM-M3 Ruglbunn Rambøvika	0	2-/3-
NM-M4 Skjellsand Rambøvika	0	1-/2-
NM-M5 Ruglbunn og skjellsand Karneset- Biskaia	0	1-
NM-M6 Øvrig marint naturmangfold	0	0
NM-F1 Ramsundet nord, fjære	0	1-
NM-F2 Spannabogstraumen nord og sør	0	2-
NM-F3 Rambøskjæret (hekkeholme)	0	1-
NM-F4 Elveneset-Karneset-Seljevika	0	0
NM-F5 Ramsundet mellom Ramsund og Seljevika	0	1-
NM-F6 Ramsundet vest	0	0
NM-F7 Vargnesøra	0	1-
Samlet vurdering	Ubetydelig konsekvens	Middels til stor negativ konsekvens
Begrunnelse for samlet konsekvensgrad	Konsekvensen av nullalternativet er per definisjon ubetydelig (0).	Delområdene har i hovedsak lave og moderate konsekvensgrader; med 6 av 13 delområder på noe (1-) og ubetydelig (0) konsekvens. Kun ett delområde har konsekvensgrad opp mot stor negativ konsekvens (middels til stor negativ konsekvens, 2-/3-). Basert kun på bidraget fra delområder vurderes totalkonsekvensen som middels negativ, lavt i intervallet. I dette tilfellet innebærer planen et klart bidrag til samlet belastning for det marine naturmangfoldet. Dette er vektlagt, og vi velger å oppjustere konsekvensvurderingen fra middels negativ konsekvens til middels til stor negativ konsekvens.
Rangering	1	2
Begrunnelser for rangering	Det å ikke gjøre nye tiltak som påvirker naturmangfoldet negativt rangeres høyest.	Konsekvensutredningen viser at utbyggingsalternativet vil påvirke naturmangfoldet negativt. Dermed får det lavere rang enn null-alternativet.

Figur 58 Oppsummering av konsekvens for delområder og samlet vurdering av konsekvens for de ulike alternativene.

De fleste delområdene får lav til moderat negativ konsekvens, men ett område (ruglbunn i Rambøvika) får middels til stor negativ konsekvens.

Samlet vurderes tiltaket å ha **middels til stor negativ konsekvens** for marint naturmangfold, særlig på grunn av tap av viktige naturtyper og økt samlet belastning i regionen.

Nullalternativet (ingen utbygging) vurderes som best for naturmangfoldet.

5.2.7 Skadeforebyggende tiltak

- **Anleggsfase:** Bruk av siltgardin, sugemudring, fiberduk og sandpute for å begrense partikkelspredning og forurensning. Unngå anleggsarbeid i gyte- og hekkeperioder. Sprengningsplan for å redusere skade på fisk og marine organismer.
- **Driftsfase:** Bruk av pelekai og flytebrygger fremfor fyllinger, overvåkningsprogram for miljøgifter, tilrettelegging for reetablering av tang og tare, og tiltak for å hindre spredning av fremmede arter.
- **Generelt:** Overvåking før og etter tiltak, og justering av tiltak ved behov.

5.3 Konsekvensutredning naturfare (grunnforhold, flom og skred)

5.3.1 Bakgrunn og formål

Utredningen er gjennomført som del av detaljregulering for Ramsund Orlogsstasjon, som skal videreutvikles for å understøtte Sjøforsvaret og allierte. Planområdet ligger i Tjeldsund kommune, og omfatter både land- og sjøarealer. Utredningen er pålagt etter plan- og bygningsloven, da tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, spesielt knyttet til naturmangfold, friluftsliv og naturfarer som flom, skred og stormflo.

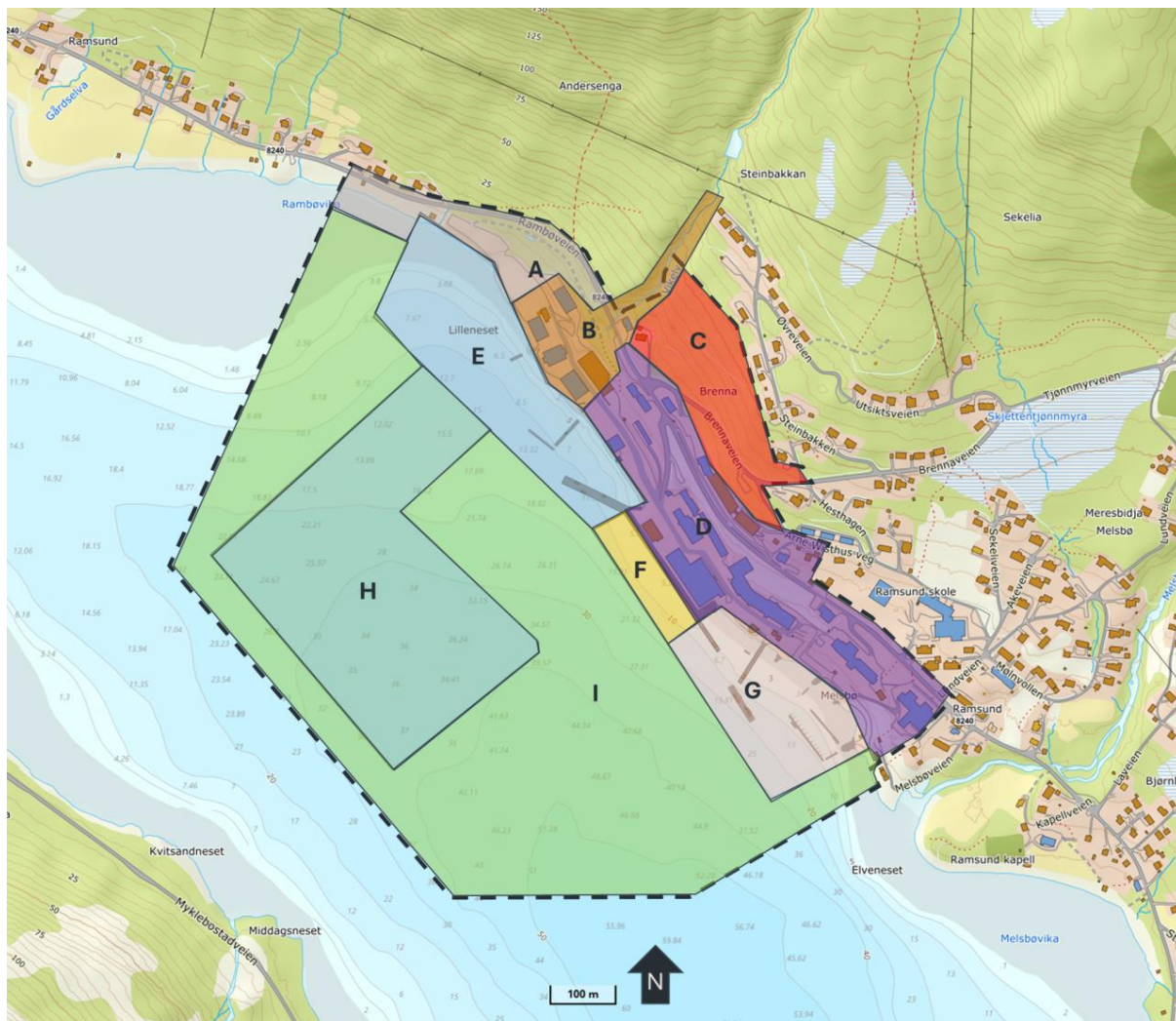
5.3.2 Metodikk

Konsekvensutredningen følger en tilpasset metodikk basert på Statens vegvesens håndbok og DN-håndbok 19, med justeringer for naturfare. Metoden inkluderer:

- Beskrivelse av planforslag og tiltak
- Kunnskapsgrunnlag (kart, målinger, befaringer)
- Inndeling i delområder
- Fastsettelse av sikkerhets- og konsekvensklasser
- Vurdering av naturfarer
- Behov for skadeforebyggende tiltak
- Oppsummering og presentasjon.

5.3.3 Utredningsområde og delområder

Planområdet er delt inn i ni delområder (A–I) basert på stedlige forhold og planlagt bruk.



Figur 59 Delområder benyttet for naturfarevurdering

Områdene omfatter alt fra eksisterende veger, bebyggelse og kaianlegg til ubebygde arealer og sjøområder. Hvert delområde har fått vurdert eksisterende forhold og planlagte tiltak, med hensyn til naturfare.

5.3.4 Påvirkning av tiltak

Utredningen vurderer hvordan planalternativet (utbygging og nye tiltak) påvirker naturfarer sammenlignet med dagens situasjon (0-alternativet). For områder med registrerte faresoner for flom og skred, må det gjennomføres sikringstiltak før nye tiltak kan etableres. Stormflo er en aktuell naturfare i store deler av området, og må hensyntas ved detaljplanlegging av bygg og anlegg.

5.3.5 Samlet konsekvens

Oppsummering av sikkerhetsklasser og naturfarer i alle delområder:

Delområde	Sikkerhets- klasse	Flom	Stormflo	Skred bratt terreng	Områdeskred
A	F2/S2			Snøskred, årlig sannsynlighet >1/5000	
B	F3/S3	Flom med årlig sannsynlighet > 1/200		Sørpeskred, årlig sannsynlighet > 1/1000	

	F3/S3	Flom med årlig sannsynlighet > 1/1000		Sørpe- og flomskred, årlig sannsynlighet > 1/5000	
C	F2/S3				
D	F3/S3				
E	F3/S3	Flom med årlig sannsynlighet > 1/200		Sørpeskred, årlig sannsynlighet > 1/1000	
	F3/S3	Flom med årlig sannsynlighet > 1/1000		Sørpe- og flomskred, årlig sannsynlighet > 1/5000	
F	F3/S3				
G	F3/S3				
H	F3/S3				
I	F1/S1				

Ikke registrert naturfare
Registrert naturfare som må hensyntas ved detaljplanlegging
Registrert naturfare med lavere årlig sannsynlighet enn tillatt i sikkerhetsklasse
Registrert naturfare med høyere årlig sannsynlighet enn tillatt i sikkerhetsklasse
Registrert naturfare med betydelig høyere årlig sannsynlighet enn tillatt i sikkerhetsklasse

Flom: Flomsone er identifisert ved Vikelva, spesielt i delområde B og E. Ny bebyggelse i flomsone må sikres mot flom, og det bør etableres hensynssone og tekniske tiltak som økt kapasitet på rør, åpning av elveløp eller terrengheving.

Stormflo: Stormflo må vurderes i alle delområder unntatt C. Bygg og anlegg bør plasseres på nivåer som ikke blir skadelidende av stormflo, og det skal benyttes klimapåslag for havnivåstigning mot år 2100.

Skred: Sørpeskred og snøskred er aktuelle i enkelte delområder. Sikringstiltak som fanggjerdar, fangvoller og økte dimensjoner på stikkrenner kan være nødvendig.

Områdeskred/kvikkleire: Det er ikke registrert fare for områdeskred av kvikkleire eller sprøbruddmaterialer. Ordinære tiltak som mudring og motfylling er tilstrekkelig for å sikre stabilitet ved utfylling i sjø.

5.3.6 Skadeforebyggende tiltak

- Etablering av hensynssoner for flom og skred i arealplanen
- Flomsikring av ny bebyggelse (rør, stikkrenner, åpne elveløp, terrengheving)
- Sikring mot stormflo ved plassering og utforming av bygg/anlegg
- Skredsikring med fanggjerdar, fangvoller og tilpasset infrastruktur
- Geoteknisk prosjektering og ordinære tiltak for stabilitet ved utfylling i sjø
- Alle tiltak skal detaljprosjekteres og dokumenteres i forbindelse med byggesak, og utføres av fagkyndige.

5.3.7 Oppsummering

Utredningen konkluderer med at det ikke er fare for områdeskred av kvikkleire, men at stormflo, flom og skred må hensyntas og sikres gjennom planlegging og tekniske tiltak. Sikringstiltak må gjennomføres uavhengig av planalternativ, og det kan bli behov for supplerende undersøkelser ved detaljprosjektering.

6 Virkninger av planen

6.1 Overordnede føringer

Planarbeidet for Ramsund orlogsstasjon er gjennomført i tråd med sentrale nasjonale, regionale og kommunale føringer for arealbruk, miljø, sikkerhet og samfunnsutvikling. Prosjektet følger opp kravene i Plan- og bygningsloven, forurensningsloven og byggt teknisk forskrift (TEK17), samt statlige og regionale retningslinjer for klima, miljø, friluftsliv og samfunnssikkerhet.

Nasjonale føringer

Utviklingen av Ramsund orlogsstasjon er forankret i regjeringens langtidsplan for forsvarssektoren og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Planen legger til rette for styrking av Forsvarets infrastruktur og beredskap, samtidig som den ivaretar hensynet til lokal utvikling, miljø og samfunnsinteresser. Det er gjennomført konsekvensutredninger for naturmangfold, friluftsliv og naturfare, i tråd med kravene i plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 4-2 og forskrift om konsekvensutredning.

Regionale og kommunale føringer

Planen bygger på gjeldende kommuneplanens arealdel for Tjeldsund kommune, regionale planer for transport, næring og miljø, samt Kystplan II for Midt- og Sør-Troms. Det er lagt vekt på samspill mellom Forsvarets behov og lokalbefolkningens interesser, og det er gjennomført medvirkning med innspill fra berørte parter.

Miljø og klima

Prosjektet følger opp nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp, energieffektivisering og klimatilpasning. Det er stilt krav til energieffektivitet, miljøvennlig energiforsyning og materialvalg i reguleringsbestemmelsene, og det utarbeides miljøoppfølgingsplan og klimaregnskap for utbyggingen. Luftkvalitet er vurdert som tilfredsstillende, med lave konsentrasjoner av svevestøv og NO₂, og tiltakene forventes ikke å medføre vesentlige negative virkninger for luftkvaliteten.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Planen ivaretar krav til sikkerhet, flom- og skredsikring, og håndtering av forurenset grunn. Det er etablert hensynssoner og faresoner i plankartet, og det stilles krav til dokumentasjon og avbøtende tiltak ved gjennomføring av nye tiltak. Prosjektet er i samsvar med Sikkerhetsloven og Forskrift om militære forbudsområder i sjø.

Avvik og utfordringer

Selv om prosjektet i hovedsak er i tråd med overordnede føringer, medfører utbyggingen noen negative konsekvenser for marint naturmangfold og friluftsliv, særlig gjennom tap av sjøbunn og redusert tilgjengelighet til enkelte friluftsområder. Det er foreslått avbøtende

tiltak og overvåking for å redusere skadeomfanget, og det legges vekt på fleksibilitet og tilpasning til lokale forhold.

Oppsummering

Prosjektet vurderes samlet sett å følge opp og være i tråd med gjeldende lover, forskrifter og overordnede føringer for utvikling av Ramsund orlogsstasjon. Eventuelle negative konsekvenser er utredet og håndtert gjennom avbøtende tiltak og krav til dokumentasjon i videre planlegging og gjennomføring.

De neste kapitlene går nærmere inn på virkninger, vurderinger og avbøtende tiltak for enkelttemaer.

6.2 Ramsunds karakter og landskap – nær og fjernvirkninger

Planområdet for Ramsund orlogsstasjon har en tydelig todeling mellom storskala militær bebyggelse og småskala sivil bebyggelse i tettstedet Ramsund. Den langstrakte kystlinjen og plasseringen mot sjøen gir området en markant maritim karakter, der Forsvarets virksomhet dominerer sjøsiden, mens sivile funksjoner og grøntstruktur preger randsonene.

Endringer i bebyggelseshøyder og struktur

Planforslaget åpner for vesentlig økt utnyttelse på land og utvidelse av kaiareal i sjø. De største virkningene er langs sjøen der det kan etableres nye bygg med gesimshøyde opp til kote +25 meter, samt inntil to tårn med maksimal høyde 40 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Dette innebærer en viss økning i bebyggelseshøyder sammenlignet med dagens situasjon, men høydene tilpasses eksisterende terreng og omkringliggende bebyggelse for å minimere visuell dominans.

Bebyggelsesstrukturen videreføres i linje parallelt med Strandveien, og nye bygg plasseres slik at de skjermer operative flater og gir et variert uttrykk mot omgivelsene. Kaiene og piren utvides, og det etableres flytende betongelementer og forankringspunkter i sjøen. Utbyggingen vil medføre noe endret landskapsrom, særlig mot sjøen, men vurderes til å ha begrenset fjernvirkning på Ramsundet som helhet.

Visuelle kvaliteter og tilpasning

Reguleringsbestemmelsene stiller krav til god arkitektonisk utforming, materialvalg og fargebruk, slik at nye bygg harmonerer med stedets karakter og eksisterende bygningsstruktur. Det legges vekt på å bryte opp fasader og tilpasse volum for å unngå monotone uttrykk. Illustrasjonsprosjektet viser at utbyggingen kan gjennomføres trinnvis, med fleksibilitet for fremtidige behov.

Nærvirkninger

Utbyggingen vil medføre endringer i landskapsbildet lokalt, særlig langs sjøfronten der nye kaier, piler og bygg etableres. Den langstrakte strukturen på land videreføres, og nye bygg plasseres parallelt med Strandveien for å skape en tydelig avgrensning mellom militær og

sivil bebyggelse. Økt bebyggelseshøyde og større bygningsvolumer vil være mest synlig for nærliggende boliger, skole, barnehage og friluftsområder. Det er lagt vekt på at fasader skal brytes opp og tilpasses eksisterende bebyggelse og terreng, slik at visuelle inntrykk ikke blir dominerende eller monotone. Nye tårn og tekniske installasjoner vil kunne bli markante elementer i nærmiljøet, men reguleringsbestemmelsene stiller krav til utforming og plassering for å begrense negative virkninger.

Fjernvirkninger

Fra fjernere utsiktspunkter, som Tjeldøya og omkringliggende åser og fjell, vil utvidelsen av kaianlegg og nye bygg kunne endre silhuetten mot sjøen. Likevel vurderes fjernvirkningene som begrensede, da området allerede har en tydelig maritim og militær karakter, og de største bygningsvolumene plasseres lavt i terrenget nær sjøen. Utbyggingen vil ikke vesentlig endre landskapsrommet eller utsikten over Ramsundet, og det er lagt vekt på å tilpasse høyder og volum slik at de harmonerer med eksisterende topografi og omkringliggende natur.

Oppsummering

Samlet sett vil planforslaget gi økt bebyggelseshøyde og større bygningsvolumer, særlig for Forsvarets formål, men det er lagt vekt på tilpasning til landskap, eksisterende struktur og visuelle kvaliteter.

Planforslaget gir noe økt visuell påvirkning lokalt, særlig for nærmiljøet, men fjernvirkningene vurderes som små. Endringene vurderes som akseptable og i tråd med overordnede føringer for området.

6.3 Havn og havneområde/kai – tiltak i sjø og utfyllinger

Planområdet og sjøsiden preges i dag i stor del av Forsvarets virksomhet. Det er også her de største virkningene av planforslaget kommer med hensyn til utvidelse av havneområdet, utfylling i sjø og større aktivitet knyttet til Forsvarets bruk av området.

Planforslaget for Ramsund orlogsstasjon legger til rette for utvidelse av eksisterende kai, etablering av nye pirer, flytende betongelementer, forankringspunkter i sjøbunn og utfyllinger utover dagens strandlinje. Hovedformålet er å sikre Forsvarets behov for moderne logistikk, økt kapasitet og robust infrastruktur, i tråd med nasjonale føringer for utvikling av Ramsund som strategisk base for Sjøforsvaret og allierte. Tiltakene er vurdert opp mot krav til sikkerhet, miljø, naturmangfold og samfunnsnytte.

6.3.1 Beskrivelse av tiltakene

Utfylling utover dagens kai:

Det planlegges utfylling med sprengstein i sjø på flere lokasjoner for å etablere nye kaifronter, manøvreringsområder og sikre tilstrekkelig areal for logistikk og operativ drift.

Utfyllingene vil i hovedsak skje på sand-, grus- og skjellsandbunn, samt områder med løstliggende kalkalger (ruglbunn) og skjellsandforekomster.

Konstruksjon kai:

Kaiene bygges som fyllingskai eller med peling, avhengig av grunnforhold og kaifunksjon. Fyllingskaier etableres med sprengstein og plastring, og det vurderes bruk av motfylling eller mudring av bløte masser for å sikre stabilitet.

Nivå/høyde opp mot stormflo:

Bølgevurderinger og analyser av stormflo viser at eksisterende kai på kote +3,0 m vil ligge under vann ved fremtidig 200-års stormflo med klimapåslag. Nye kaier og tekniske bygg bør derfor plasseres på kote +3,5 til +4,5 m (NN2000) for å tilfredsstille krav til sikkerhet mot overskylling og stormflo (TEK17 sikkerhetsklasse F1 og F2).

Pirer, flytende betongelementer og forankring:

Det planlegges etablering av pirer og flytende betongelementer, som sikres til sjøbunnen med gravitasjonsfundamenter eller forankringspunkter (ca. 50 kvm pr. punkt). Forankringspunktene etableres på sjøbunn med tilpassede løsninger etter lokale grunnforhold, og det kan bli aktuelt med mudring av bløte topplag eller støttefyllinger for å sikre stabilitet.

Logistikk fra sjø:

Utvidelsen gir økt kapasitet for mottak av større fartøy, effektiv logistikk og bedre tilrettelegging for forsyning, bunkring og operativ virksomhet.

Begrensninger og tilgang fra sjøen:

Ramsundet har generelt gode dybdeforhold og effektiv vannutskiftning, men tiltakene vil kunne medføre noe innsnevring og endrede strømforhold lokalt. Dette er vurdert til å ikke gi vesentlige negative konsekvenser for sjøtransport eller vannutskiftning i området.

Sjøtrafikk og navigasjon:

Planområdet dekker deler av farleden Ramsundet, der navigasjonsveiledning gis fra to lykter i området. Fremtidig tiltak vil medføre noe innsnevring av farleden, men det er lagt vekt på at fremtidige tiltaket ikke begrenser sikker og effektiv ferdsel for normal sjøtrafikk. Det er vurdert at tiltaket ikke gir vesentlige negative konsekvenser for sjøtrafikk i området, fordi det sikres tilstrekkelig farled. Det vises til at området er underlagt Forskrift om forbudsområder i sjø

6.3.2 Virkninger av tiltakene

Naturmangfold og miljø:

Utfyllingene vil føre til permanent tap av sjøbunn og naturtyper som ruglbunn, skjellsand og bløtbunnsområder. Dette gir negative konsekvenser for arter som lever på eller i bunnen,

samt for gytedefelt for torsk og funksjonsområder for sjøfugl. Modellering viser at sedimentering og partikkelspredning i hovedsak vil begrense seg til tiltaksområdene, men det kan forekomme midlertidig økt turbiditet og sedimentering i nærliggende områder under anleggsfasen.

Støy, lys og luft:

Anleggsarbeid og økt aktivitet vil gi noe økt støy og lysforurensning, men vurderes ikke å overskride grenseverdier for støyfølsom bebyggelse. Lysforurensning bør minimeres gjennom bevisst lysdesign og styring.

Skred, flom og stabilitet:

Grunnundersøkelser viser at det ikke er fare for områdeskred av kvikkleire, men det må gjennomføres tiltak for å sikre lokal stabilitet ved utfylling, spesielt der det er bløte masser. Flomfare og stormflo er vurdert, og nye bygg og kaier må plasseres på tilstrekkelig høyde for å unngå skade ved ekstreme hendelser.

Begrensninger for sjøtilgang:

Tiltakene vil ikke vesentlig begrense adkomst fra sjøen, men det må tas hensyn til navigasjon og sikkerhet for fartøy under og etter utbygging.

6.3.3 Avbøtende tiltak som sikres i planen

Utredningene som legges til grunn for planarbeidet viser til flere avbøtende tiltak som kan minimere konsekvenser av tiltakene, herunder:

- Utfylling og mudring bør gjennomføres med metoder som minimerer partikkelspredning (f.eks. bruk av siltgardin, sugemudring, arbeid på fløende sjø).
- Arbeid i sjø bør unngås i gyteperioden for torsk og hekketid for sjøfugl.
- Fyllingsfot og substrat bør utformes slik at det tilrettelegges for reetablering av lokale arter og tareskog.
- Det bør etableres overvåking av turbiditet og eventuelt miljøgifter under anleggsarbeid.
- Lys- og støyreduserende tiltak bør vurderes i både anleggs- og driftsfase.
- Forankringspunkter og flytende konstruksjoner skal dimensjoneres og plasseres etter geotekniske vurderinger for å sikre stabilitet og unngå skade på naturverdier.

Forslagsstiller er positiv til forslagene, men det er utfordrende å fastsette konkrete avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelser av flere grunner:

- Tiltak må tilpasses det enkelte prosjekt: Avbøtende tiltak må vurderes ut fra det konkrete tiltakets størrelse, plassering og virkninger. Det som er hensiktsmessig ett sted, kan være uhensiktsmessig et annet.
- Spesifikke krav om tilpasning av anleggsperioder i tid vil kunne forlenge den totale anleggstiden og derav negative konsekvenser for befolkning og lokalmiljø.

- Utvikling av nye løsninger: Det kan komme nye metoder eller tekniske løsninger som ivaretar hensynene på en bedre eller mer effektiv måte enn det som var kjent da planen ble utarbeidet.
- Krav til fleksibilitet: For strenge eller detaljerte krav kan gjøre det vanskelig å tilpasse seg endrede forhold eller ny kunnskap, og kan i verste fall hindre gode løsninger.
- Myndighetskrav og dokumentasjon: Det er ofte krav om at tiltakshaver skal dokumentere hvordan hensyn ivaretas i forbindelse med søknad om tillatelse, slik at vurderingen skjer på bakgrunn av oppdatert kunnskap og gjeldende regelverk.

Derfor søkes det mot å stille krav om dokumentasjon og vurdering av avbøtende tiltak i forbindelse med søknadsprosessen, heller enn å fastsette detaljerte løsninger i selve reguleringsbestemmelsen. Planforslaget sikrer dette gjennom:

Fare og hensynssoner i plankart

Temaer som ras- og skredfare, flomfare, forurensset grunn, gyteområder og bløtbunnsområder sikres i planarbeidet ved å avsette relevante fare- og hensynssoner i plankartet, jf. pbl. §§ 11-8 og 12-7.

Krav i bestemmelsene til dokumentasjon ved gjennomføring av tiltak

Ved søknad om tiltak innenfor slike soner skal det dokumenteres hvordan tilstrekkelig sikkerhet og hensyn ivaretas. Bestemmelsene angir at tiltak ikke kan gjennomføres før nødvendig dokumentasjon er godkjent av ansvarlig myndighet og at tiltak i sjø ikke kan igangsettes før alle relevante tillatelser og godkjenninger foreligger. Dette gjelder både ved rammetillatelse og igangsettingstillatelse. Dette inkluderer:

- Geoteknisk vurdering av lokal- og områdestabilitet for tiltak i faresoner for ras/skred.
- Dokumentasjon på tilstrekkelig sikkerhet mot stormflo, bølgeoverskylling og vassdragsflom for tiltak i flomsone.
- Plan for håndtering av forurensede masser i områder med forurensset grunn.
- Redegjørelse for hvordan gyteområder og bløtbunnsområder ivaretas, inkludert eventuelle avbøtende tiltak og tidsbegrensninger for arbeider.
- Ved søknad om igangsettingstillatelse for tiltak i sjø skal det utarbeides en miljøoppfølgingsplan som dokumenterer hvordan tiltaket skal gjennomføres for å unngå, begrense og overvåke negative konsekvenser for marint naturmangfold. Planen skal også dokumentere at nødvendige tillatelser etter forurensningsforskriften og annet lovverk er innhentet.

6.3.4 Tiltak i sjø – lover, forskrifter og retningslinjer

Utover planforslagets kart og bestemmelser er tiltak i sjø regulert av et omfattende regelverk som skal sikre bærekraftig bruk av sjøområder, ivareta miljøhensyn og beskytte allmenne og private interesser. Her er en utdyping av hvordan lover, forskrifter og retningslinjer styrer slike tiltak:

Ved tiltak i sjø gjelder i tillegg til reguleringsbestemmelsene relevante lover, forskrifter og retningslinjer, herunder:

Plan- og bygningsloven (pbl.)

Plan- og bygningsloven er hovedloven for arealplanlegging i Norge, og gjelder også for tiltak i sjø. Loven stiller krav til reguleringsplaner, konsekvensutredninger og dokumentasjon. Tiltak i sjø må være i samsvar med gjeldende reguleringsplan og bestemmelser, og det kan ikke gis tillatelse til tiltak uten at Plan- og bygningslovens krav er oppfylt. Kommunen har ansvar for å påse at tiltaket følger både plan og lovverk ved behandling av søknader.

Forurensningsloven og tilhørende forskrifter

Forurensningsloven regulerer utslipp og håndtering av forurensning, inkludert tiltak som kan påvirke sjøbunnen eller vannkvaliteten. Ved tiltak som mudring, utfylling eller andre inngrep i sjøbunnen, kreves det tillatelse etter forurensningsforskriften. Det stilles krav til dokumentasjon på hvordan forurensning skal unngås, begrenses og overvåkes, og følger opp krav om miljøoppfølgingsplan (MOP) før tiltaket kan igangsettes.

Vannforskriften

Vannforskriften gjennomfører EUs vanddirektiv i norsk rett, og har som mål å sikre god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomster. Tiltak i sjø må vurderes opp mot vannforskriftens krav, og det skal ikke gjennomføres tiltak som forringer vannmiljøet uten at det er gjort en grundig vurdering og eventuelt gitt dispensasjon.

Retningslinjer og veiledere

Det finnes også en rekke statlige og kommunale retningslinjer og veiledere som gir føringer for hvordan tiltak i sjø skal planlegges og gjennomføres. Disse omfatter blant annet krav til utredning av naturfare, miljøpåvirkning, og hvordan avbøtende tiltak skal vurderes og dokumenteres. Myndighetene kan også stille krav om at tiltakshaver innhenter uttalelser fra sektormyndigheter som Fiskeridirektoratet, Miljødirektoratet og NVE.

6.3.5 Oppsummering, vurdering og konklusjon

Tiltakene som foreslås vurderes som nødvendige for å sikre Forsvarets operative behov og samfunnsberedskap, og er i tråd med overordnede føringer for utvikling av Ramsund som strategisk base. Selv om tiltakene gir negative konsekvenser for marint naturmangfold og sjøbunn, er det gjennomført grundige utredninger og foreslått avbøtende tiltak for å redusere skadeomfanget. Det er lagt vekt på å tilpasse utbyggingen til lokale forhold, sikre stabilitet og minimere miljøpåvirkning.

Før tiltak i sjø kan igangsettes for denne planen, må det foreligge nødvendige tillatelser fra relevante myndigheter. Dette inkluderer:

- Godkjent reguleringsplan

- Tillatelse etter forurensningsloven
- Eventuelle dispensasjoner fra sektorregelverk

Miljøoppfølgingsplan (MOP), dokumentasjon på at tiltaket ikke forringer naturmangfold eller vannmiljø, og vurdering av risiko for naturfare (flom, skred, forurensning), vil foreligge som underlag for myndighetstillatelser.

Lover, forskrifter og retningslinjer sikrer også at tiltak i sjø skjer på en måte som ivaretar miljø, sikkerhet og samfunnsinteresser. Regelverket krever grundig planlegging, dokumentasjon og myndighetsbehandling før det enkelte tiltak kan gjennomføres, og det stilles krav om at tiltakshaver vurderer og dokumenterer hvordan hensynene ivaretas i hvert enkelt tilfelle. På denne bakgrunn vurderes tiltakene som akseptable, forutsatt at avbøtende tiltak gjennomføres og at det følges opp med miljøovervåking og tilpasning i gjennomføringsfasen.

6.4 Sol-/skyggeforhold

Ettersom det ikke legges opp til at det skal etableres formål innenfor planområdet som har krav til uteoppholdsareal og tilhørende tilfredsstillende solforhold anses ikke dette å være vesentlig for planforslaget.

Illustrasjonsprosjekt for en mulig utvikling viser at planforslaget ikke medfører store negative konsekvenser for eksisterende omkringliggende bebyggelse og aktivitet.

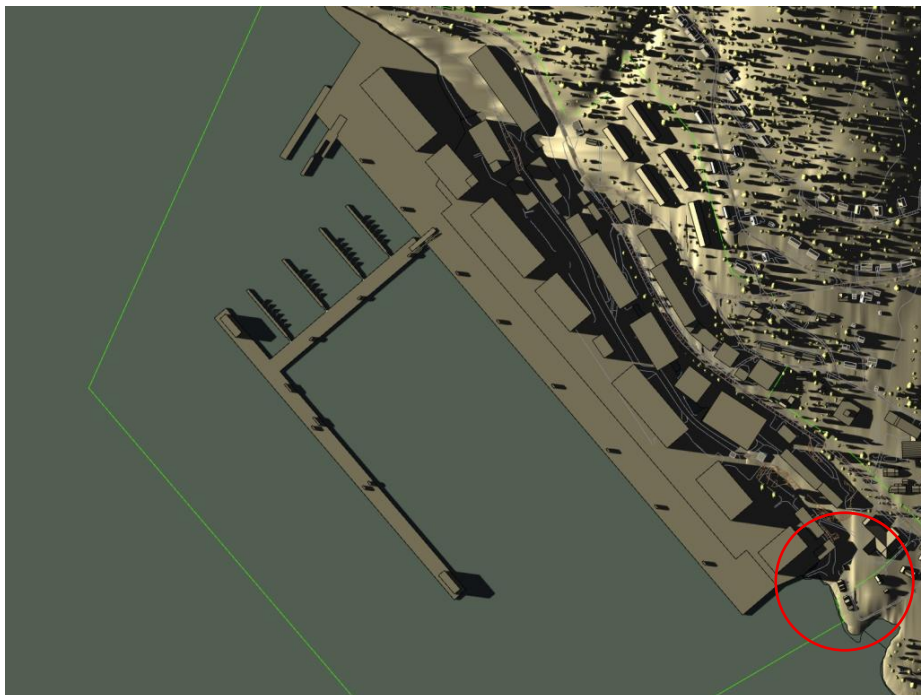
Skole- og barnehagens uteareal skyggelegges ikke.

Naustene som ligger sydøst, delvis innenfor og utenfor planområdet, vil oppleve negative konsekvenser mtp. solforhold. Foreløpige sol- og skyggestudier viser at de:

- 1.mai mister solen klokken 19:00
- 21.juni mister solen klokken 20:00

Dette bør studeres videre i detaljprosjektene for aktuell bebyggelse.

Komplett sol- og skyggestudier følger plansaken som eget vedlegg.



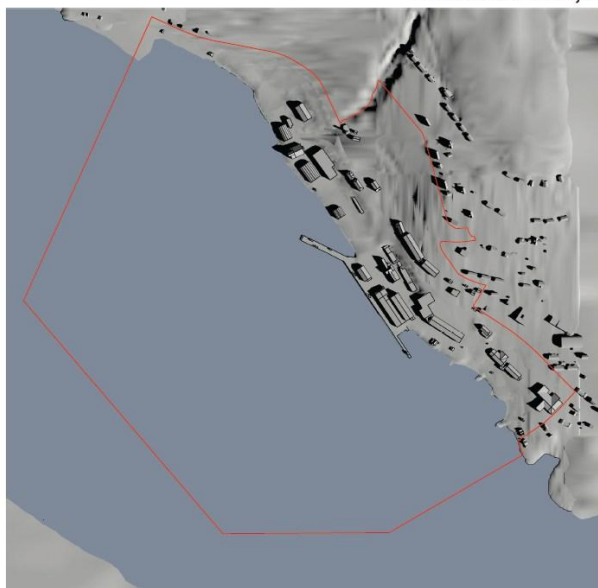
Figur 60: Sol- og skyggeforhold 1.mai klokken 19:00, viser at planforslaget ikke skyggelegger Ramsund skole sitt uteareal. Fylkesveien skyggelegges på dette tidspunktet. Naust markert med rød sirkel, mister solen etter klokken 19:00



Figur 61: Sol- og skyggeforhold 21.juni klokken 20:00, viser at planforslaget ikke skyggelegger Ramsund skole sitt uteareal. Slagskyggen til planforslaget vil på denne dagen aldri falle på tomten til Ramsund skole. Naust markert med rød sirkel, mister solen etter klokken 20:00

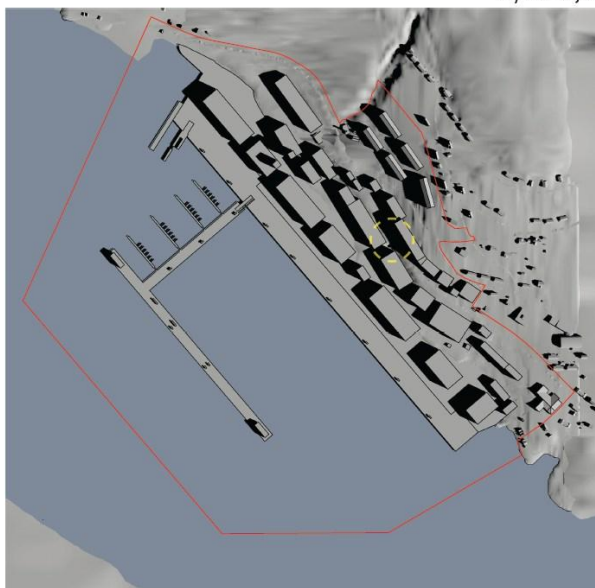
Sol- og skyggeforhold 1.mai klokken 09:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

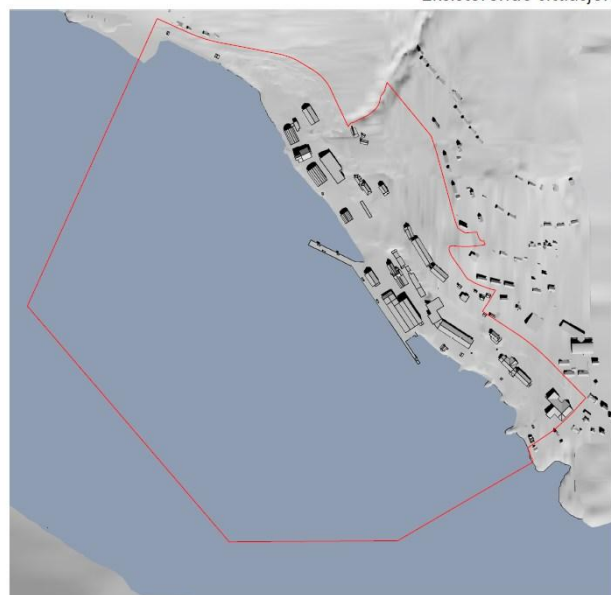
Ny situasjon



- Hovedsakelig ingen skyggevirkning fra planlagte tiltak innenfor planområdet på omgivelsene.
- Noe slagskygge på fylkesvei som følge av planlagte tiltak.

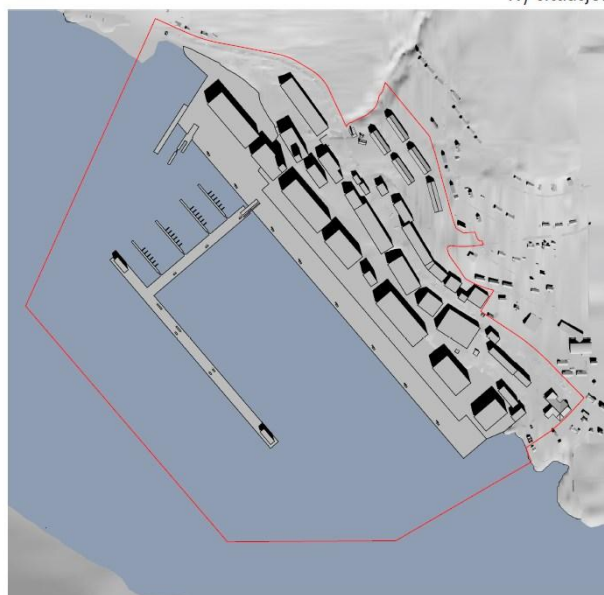
Sol- og skyggeforhold 1.mai klokken 12:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

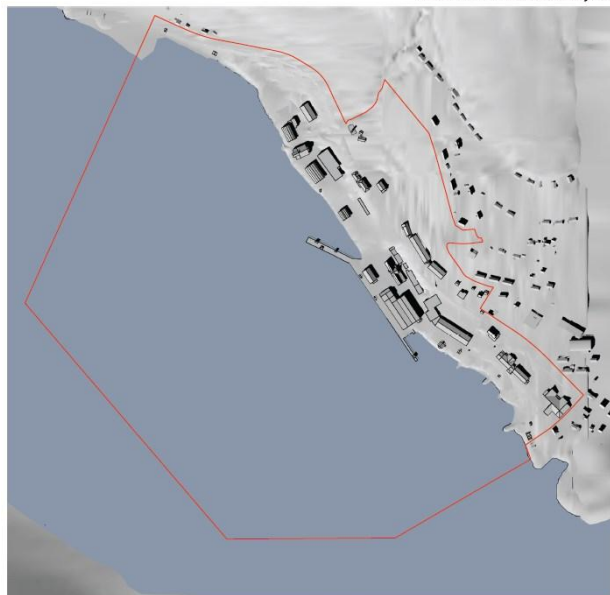
Ny situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

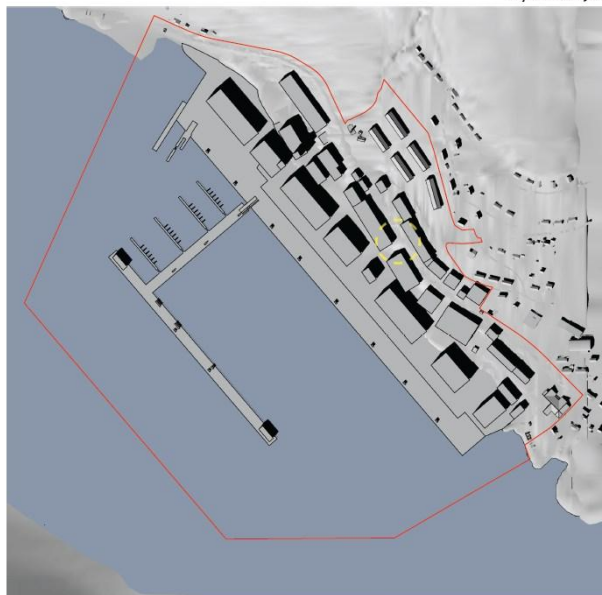
Sol- og skyggeforhold 1.mai klokken 15:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

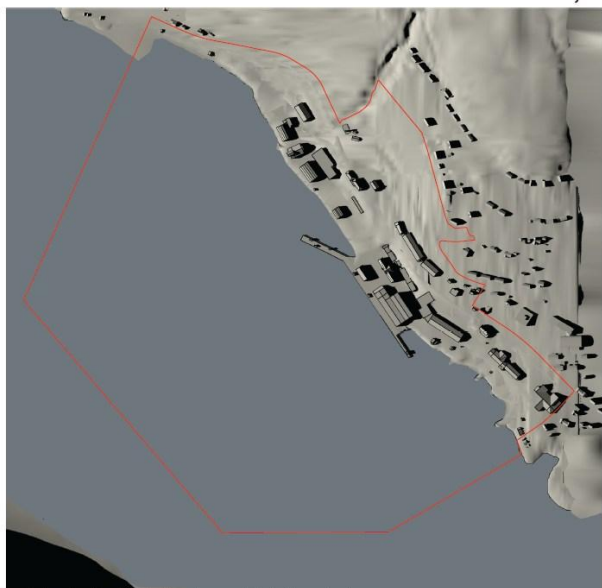
Ny situasjon



- Hovedsakelig ingen skyggevirkning fra planlagte tiltak innenfor planområdet på omgivelsene.
- Noe slagskygge på kommunalvei som følge av planlagte tiltak.

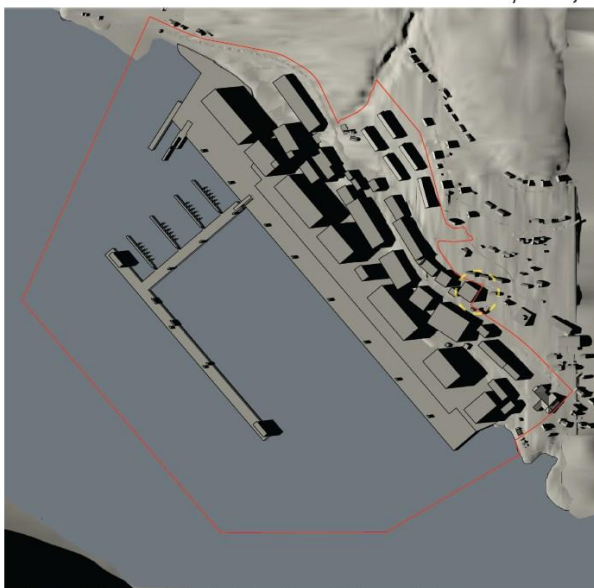
Sol- og skyggeforhold 1.mai klokken 18:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

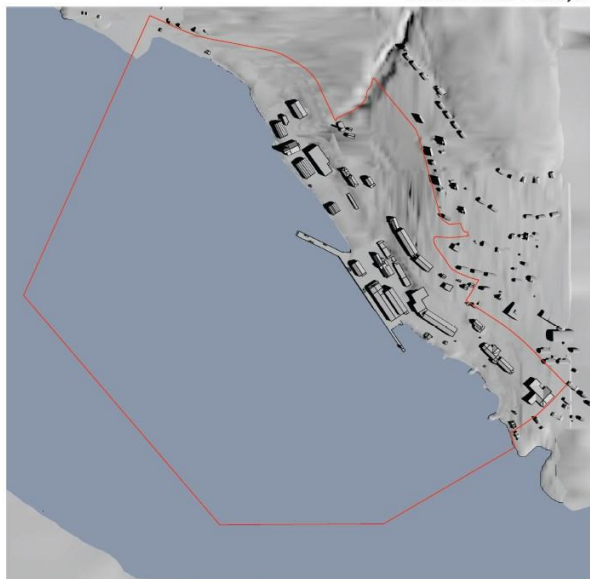
Ny situasjon



- Hovedsakelig ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.
- Noe slagskygge på fylkes- og kommunalvei og én naboeiendom (markert med stiplet linje) fra planlagte tiltak.

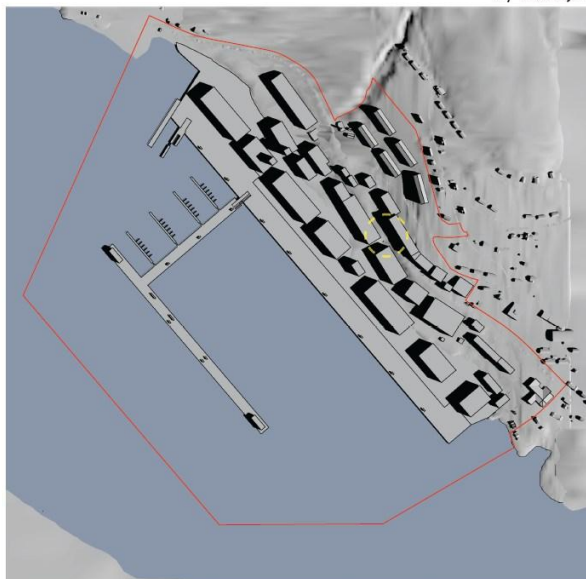
Sol- og skyggeforhold 21.juni klokken 09:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

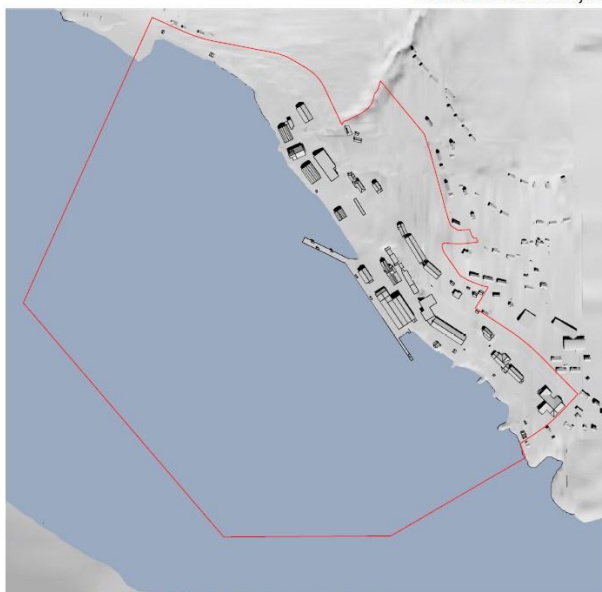
Ny situasjon



- Hovedsakelig ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.
- Noe slagskygge på fylkesveien fra planlagte tiltak.

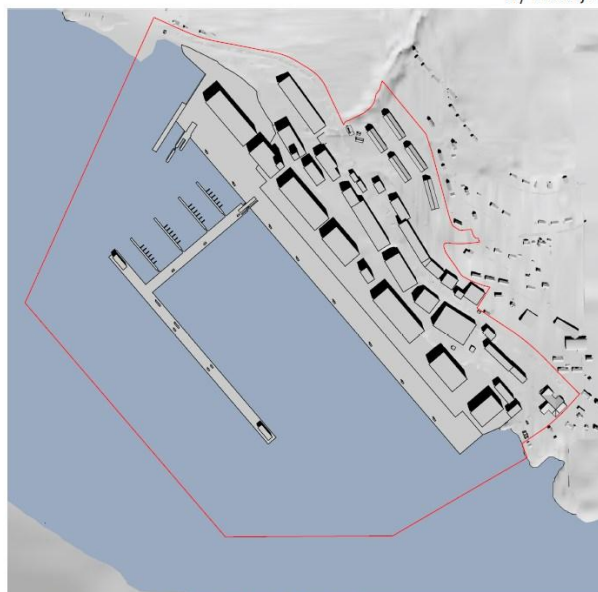
Sol- og skyggeforhold 21.juni klokken 12:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

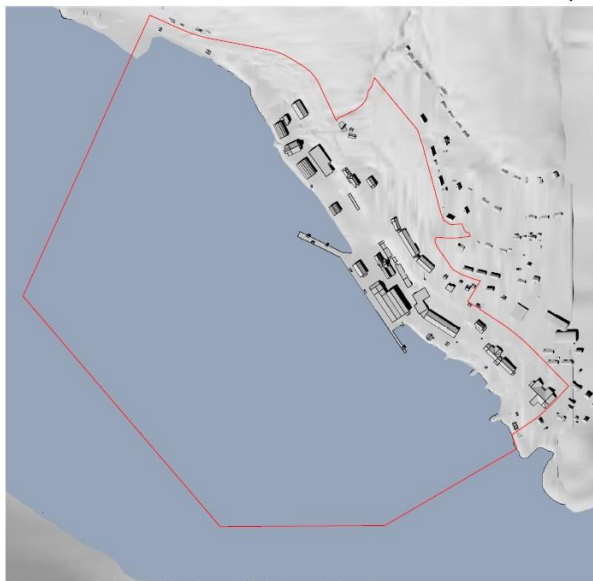
Ny situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

Sol- og skyggeforhold 21.juni klokken 15:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

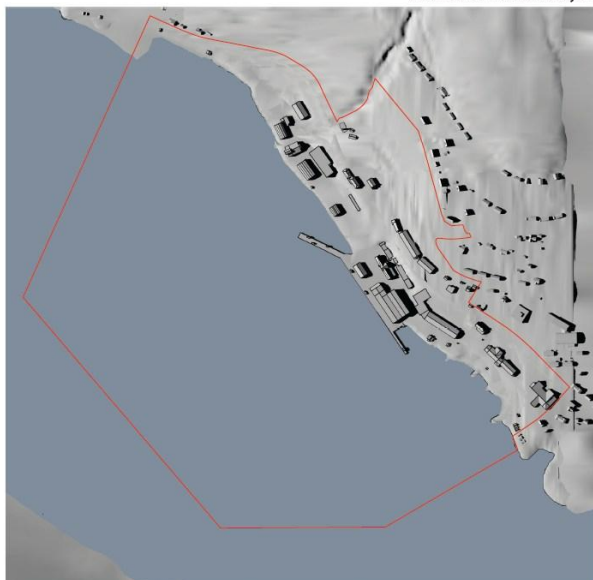
Ny situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

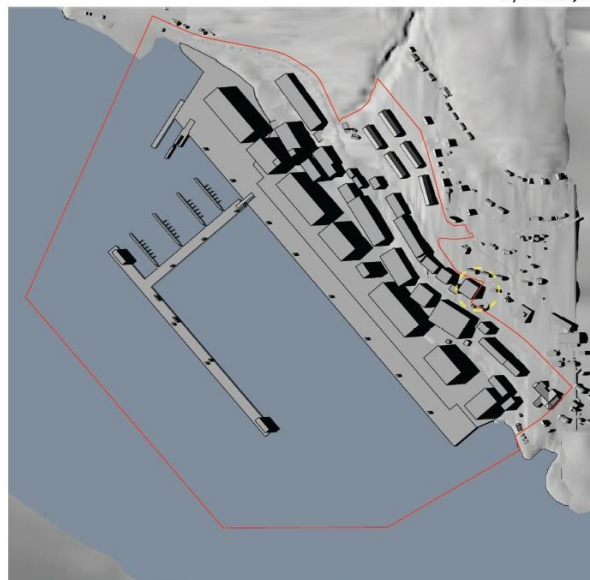
Sol- og skyggeforhold 21.juni klokken 18:00

Eksisterende situasjon



- Ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.

Ny situasjon



- Hovedsakelig ingen skyggevirkning fra planområdet på omgivelsene.
- Noe slagskygge på naboelendom, markert med stiptet linje.

6.5 Grønnstruktur og friluftsliv

Planforslaget legger opp til utbygging og oppgradering av eksisterende kaianlegg og bygningsmasse, samt bebyggelse på ubebygde arealer som reduserer grønnstruktur og tilgjengelig areal for friluftaktiviteter.

Tap av grønnstruktur:

Utbyggingen medfører at deler av grønnstruktur og naturlige omgivelser bygges ned, noe som kan påvirke både landskapsbildet og økologiske verdier i området.

Konsekvenser for brukere:

Redusert tilgang til friluftsområder kan ha negativ effekt for lokalbefolkning og besøkende som benytter området til rekreasjon, turer og naturopplevelser. Friluftsliv er utredet iht. metodikk for konsekvensutredninger, og samlet vurdering viser at planforslaget har noe negativ påvirkning på friluftslivet i planområdet. Det vises også til at en del av påvirkningen fra Forsvarets aktiviteter i Ramsundet er allerede innførte restriksjoner gjennom forbudsområdet som er regulert av sikkerhetsloven.

6.6 Universell tilgjengelighet og utforming

For bebyggelse, felles uteområder og adkomster gjelder krav fastsatt i til enhver tid gjeldende teknisk forskrift.

6.7 Barn og unge

Statlige planretningslinjer og rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen slår fast at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot trafikkfare, støy og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

6.7.1 Tilgang til friluftsliv og uteområder

Flere sentrumsnære friluftsområder som Elveneset–Melsbøfjæra, Rambøfjæra og Brenna er viktige for barn og unge, både til lek, undervisning og rekreasjon. Disse områdene har høy verdi i et lite tettsted, og brukes aktivt av skole og barnehage.

Planen gir noe negativ konsekvens for disse områdene, hovedsakelig gjennom arealbeslag, visuelle endringer, redusert tilgjengelighet og endret lydmiljø. Det mest verdifulle arealet beslaglegges ikke, men tilgjengeligheten og opplevelsesverdien kan bli noe redusert.

For øvrige områder som Ramsund skole, barnehage, Pulverskogen, Nygård og Ramsundmarka vurderes konsekvensene som ubetydelige. Disse områdene beholder sin funksjon og tilgjengelighet, og det er ikke påvist vesentlig økt støy eller redusert kvalitet.

6.7.2 Trafikksikkerhet

Flytting av atkomst for tungtrafikk til nordre del av basen gir mindre konflikt med sentrum og kan forbedre trafikksikkerheten for barn og unge, spesielt rundt skole og barnehage. Dette kan redusere barrierevirkning og gjøre det tryggere å ferdes til fots eller på sykkel.

Det er anbefalt å begrense bruk av det kommunale vegnettet i Brennaveien og Arne Wisthus veg til anleggstrafikk, for å skjerme skole, barnehage og friluftsområder for økt trafikk og støy.

6.7.3 Støy og miljø

Endret lydmiljø er en av de viktigste konsekvensene, særlig for Elveneset–Melsbøfjæra (nær kirke og gravsted) og Rambøfjæra. Økt aktivitet på orlogsstasjonen kan gi noe mer støy, men det er ikke påvist vesentlig økning i støy over anbefalte grenseverdier for bolig- og friluftsområder.

For de fleste områder vurderes lydmiljøet å forbli omtrent som i dag, men det anbefales skadeforebyggende tiltak for å begrense støy i anleggs- og driftsfase, spesielt på sårbare tidspunkter (natt, helg, seremonier).

6.7.4 Erstatning og tilrettelegging

Det er ikke foreslått konkrete erstatningstiltak for eventuelt tapte uteområder, men det anbefales å sikre tilkomst til friluftsområdene Elveneset/Melsbøfjæra og Rambøfjæra ved anlegg og drift av nye løsninger for hovedadkomst.

Pulverskogen og andre viktige nærmiljøområder for barn og unge opprettholder sin funksjon og tilgjengelighet.

6.7.5 Samlet vurdering av konsekvens

Dagens bruk – Forsvaret i planområdet

Planområdet er i dag i hovedsak avsatt og benyttet til Forsvarets virksomhet, som en sentral del av Sjøforsvarets hoved- og logistikkbase i Nord-Norge. Store deler av området er allerede fysisk avstengt og ikke tilgjengelig for allmennheten, noe som begrenser bruk til friluftsliv og rekreasjon for barn og unge innenfor selve basen.

Eksisterende friluftsområder som Elveneset–Melsbøfjæra, Rambøfjæra og Brenna ligger i randsonen av planområdet, og brukes aktivt av skole, barnehage og lokalbefolkning.

Overordnede føringer for utvikling

Utviklingen av Ramsund orlogsstasjon er forankret i nasjonale og regionale føringer om å styrke Forsvarets infrastruktur og beredskap. Dette innebærer at Forsvarets arealer i området er en del av det nasjonale forsvarsnettet, og det må forventes at fremtidig utvikling kan medføre ytterligere begrensninger i tilgjengelighet til enkelte områder for allmennheten.

Det er en naturlig og forventet konsekvens at enkelte friluftsområder i nærheten av basen kan bli berørt av utvidelser, sikkerhetstiltak eller endret bruk, som følge av Forsvarets behov for fleksibilitet og sikkerhet.

Avveining mot øvrige friluftsområder

Selv om planen gir noen begrensninger i tilgang og bruk av enkelte sentrumsnære friluftsområder, er det fortsatt store og varierte friluftsområder tilgjengelig i nærområdet

rundt Ramsund. Områder som Pulverskogen, Ramsundmarka, Nygård og Rambøheia har høy verdi og opprettholder sin funksjon og tilgjengelighet for barn og unge.

Disse områdene gir gode muligheter for lek, fysisk aktivitet, naturopplevelser og sosialt samvær, og bidrar til å opprettholde et godt tilbud for barn og unge, selv om enkelte områder nær basen får noe redusert tilgjengelighet eller kvalitet.

Oppsummert

Planområdet er allerede i stor grad forbeholdt Forsvaret, og videre utvikling er i tråd med nasjonale føringer om å styrke forsvarsnett. Det må derfor forventes allerede i dag at enkelte friluftsområder kan få begrenset tilgjengelighet eller redusert kvalitet, men det er fortsatt store og attraktive friluftsområder tilgjengelig for barn og unge i nærområdet. Dette gir en balansert utvikling hvor både nasjonale sikkerhetsbehov og hensynet til barn og unges oppvekstmiljø ivaretas.

6.8 Samiske interesser og konsultasjonsplikten

Planområdet ligger innenfor Grovfjord reinbeitedistrikt, men utenfor de fastsatte årstidsbeitene (vinterbeite). Størstedelen av planområdet er i sjøkanten og ute i sjøen, mens landarealene ligger nær grensen til vinterbeiteområdene. Det er relativt kort vei over sundet til Tjeldøya, som har beiteland helt ned til sjøen.

Planområdet ligger innenfor Grovfjord reinbeitedistrikt og kan berøre sjøsamiske interesser, forslagsstiller plikter derfor å konsultere de samiske interesser etter sameloven kap.4.

Informasjon om konsultasjonsrett vil bli gjort tilgjengelig ved offentlig ettersyn.

Forslagsstiller vil på samme tidspunkt initiere møter med samiske interesser.

Planforslaget medfører noe tap av beiteareal for reindrifta, i felt F3. Det er viktig å være oppmerksom på nærheten til sårbare beiteområder, spesielt vinterbeite, som er en minimumsressurs for distriktet på grunn av tidligere utbygging. Økt aktivitet, fortetning og flere besøkende/innbyggere i Ramsund kan føre til økt ferdsel i utmarka og mer støy og lys fra kaianlegget, som kan ha negativ effekt for reindrifta - særlig i sårbare perioder for reindrifta (vinter og vår). Utbygging i nærliggende områder, som Ramnes skyte- og øvingsfelt, vil kunne påvirke beitebruken på Ramnes og i områdene rundt. Det understrekes at det bør unngås nye ferdselsårer eller sekundære inngrep som kan gi uønsket effekt på reindriften.

Planforslaget gir noe beitetap i felt F3, men kan også indirekte påvirke reindriften gjennom økt aktivitet, støy og ferdsel nær sårbare beiteområder. Det anbefales tett dialog med reinbeitedistriktet og tilpasning av tiltak for å minimere negative effekter.

Utredning av reindrift gir anbefalinger for hvordan man kan hensynta reindriften i området:

- Tett og jevnlig kontakt med reinbeitedistriktet i planlegging og gjennomføring, særlig i anleggsperioden.
- Tas hensyn i perioder med dyrehold i nærområdet (støy, ferdsel, belysning), og støyende virksomhet bør planlegges til tider hvor det ikke er rein i nærheten.
- Trafikk i utmarka bør skje i samarbeid med reinbeitedistriktet for å unngå økt trafikk i sårbare områder og tider.

6.9 Trafikksikkerhet, behov og adkomster

6.9.1 Trafikk og samferdsel

Planforslaget for Ramsund orlogsstasjon innebærer en betydelig endring i dagens trafikkmønster. Området ligger i tettstedet Ramsund og fungerer som en marinestasjon med rundt 150 ansatte. Adkomst skjer i dag via Strandveien, som har lav standard og en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 600 kjøretøy. Det er begrenset kollektivtilbud og få tiltak for myke trafikanter.

Med planlagt utvidelse av bygningsmassen og flytting av hovedatkomst til basen, forventes en trafikkøkning på om lag 30 %, tilsvarende ca. 260 kjøretøy per døgn. Fremtidig ÅDT for Strandveien er estimert til ca. 730 kjøretøy. Endringen kan skape konflikt mellom militærtrafikk og lokaltrafikk, særlig for gående og syklende i Ramsund sentrum.

Trafikkavvikling og sikkerhet

Ny sekundæradkomst fra nord reduserer tungtrafikkbelastningen gjennom Ramsund sentrum, noe som gir økt trafikksikkerhet for beboere og myke trafikanter.

Tungtrafikk og militær logistikk ledes i hovedsak utenom sentrumsnære boligområder, noe som reduserer støy, støv og risiko for ulykker.

Myke trafikanter

Nye gang- og sykkelveier gir tryggere ferdsel for gående og syklende, spesielt barn og unge til og fra skole og barnehage. Rekkefølgekrav i bestemmelsene angir når fortau, gang- og sykkelvei skal etableres.

Bedre krysningspunkter og fartsdempende tiltak bidrar til økt trafikksikkerhet og bedre bokvalitet i nærområdene. Offentlig samferdselsanlegg skal følge kommunale og fylkeskommunale vedtekter og retningslinjer.

Kollektivtilbud

Tilrettelegging for kollektivholdeplass gir bedre tilgjengelighet for ansatte, besøkende og lokalbefolkning, og kan bidra til redusert bilbruk. Rekkefølgekrav i bestemmelsene angir når disse skal etableres.

Varelevering og renovasjon

Egen løsning for varelevering og renovasjon internt på Forsvarets område reduserer konflikt med øvrig trafikk og gir mer effektiv logistikk.

Overordnede konsekvenser for trafikk og samferdsel

Planen gir samlet sett bedre trafikksikkerhet, mindre gjennomgangstrafikk i boligområder, og bedre tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtransport.

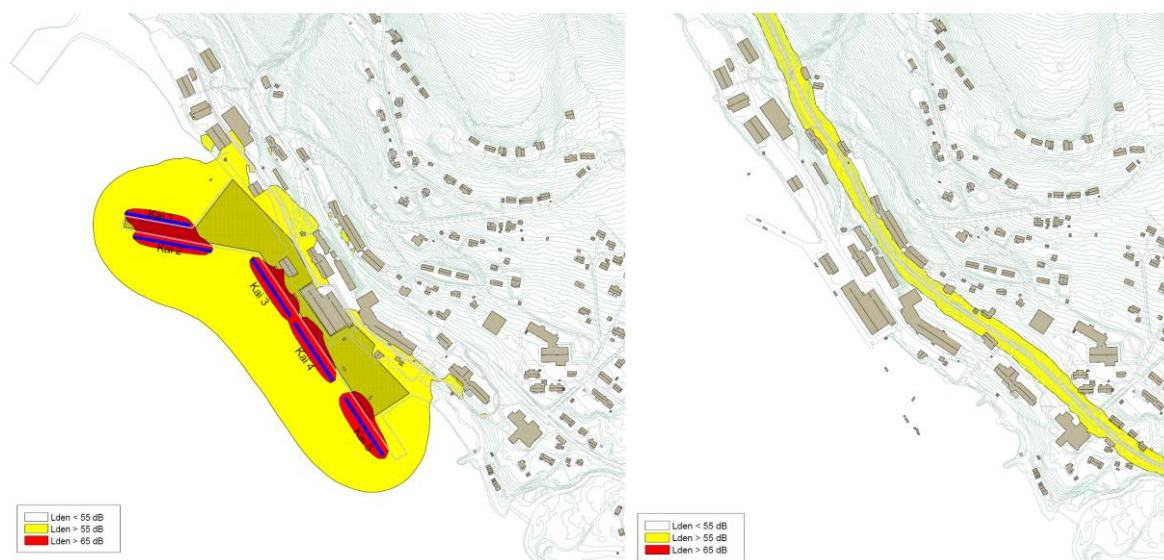
Det forventes redusert støy og miljøbelastning i sentrumsnære områder, og økt fremkommelighet for Forsvarets virksomhet.

6.10 Støy og luftkvalitet

6.10.1 Støy

For havneaktivitet er det forventet en 20 % økning i aktivitet sammenlignet med dagens situasjon. Det er forutsatt 20 % økning i all støyende aktivitet som foregår på basen, og dette tilsvarer 1 dB økning i den årsmidlede støyen fra basen i forhold til dagens støysituasjon. Ingen bygninger med støyfølsom bruk er planlagt innenfor støysonene fra havneaktivitet.

Økt trafikk til og fra stasjonen gir en marginal økning av vegtrafikkstøy fra Strandveien (Fv 8240), men økningen vurderes som en ikke merkbar økning og det er derfor ikke behov for å vurdere støyreducerende tiltak. Boliger som ligger svært tett på vegen ligger delvis i gul støysone, både i dagens og fremtidig situasjon.



Figur 62 Venstre: støysoner fra havn i fremtidig situasjon. Høyre: støysoner fra vegtrafikk i fremtidig situasjon.

Det er opplyst at dagens helikoptertrafikk er inntil 35 flyvninger per år. I fremtidig situasjon forventes økning til inntil 60 flyvninger per år. Svært få av disse har landing på orlogsstasjonen, da avgang og landing foregår på Ramnes SØF. Grenseverdier for luftfart gitt

i Tabell 1 vil ikke overskrides. Det maksimale lydnivået ved avgang og landing vil være over grenseverdier for gul og rød sone ved boliger i nærheten av landingsplassen, men på grunn av at det ikke er nok hendelser vil grenseverdien likevel ikke være overskredet.

Støysituasjonen med hensyn til helikoptertrafikk vil i stor grad være lik som dagens, potensielt med noen flere hendelser.

6.10.2 Luftkvalitet

Direkte utslipp til luft fra selve utbyggingen vurderes som begrenset, men anleggsarbeid kan gi midlertidige lokale utslipp fra maskiner og transport. Det er også identifisert at økt aktivitet og trafikk til området kan påvirke luftkvaliteten noe, men omfanget anses som lite kritisk i forhold til gjeldende normer.

6.10.3 Vann og avløp

Vannforsyning

Dagens vannforsyning har ikke tilstrekkelig kapasitet iht. myndighetskravene om brannslukke vann og brannslukkeanlegg, samt fremtidig krav til ferskvannsforsyning til bunkring av fartøy. Kommunen har opplyst om at det som særlig begrenser kapasiteten er pumpestasjonen på Sand og ledningsstrekking med bare en ledning.

All ny utvidelse av VA-anlegg skal tilfredsstillende gjeldende VA-norm for Tjeldsund kommune, statlige krav i Teknisk forskrift (TEK 17) og Forskrift om begrensnings av forurensning, «Forurensningsforskriften».

Forsyningsledning for vann til ROS kommer inn like vest for dagens innkjørsel og er i konflikt med planlagt nytt bygg. Ledningen må legges om tilpasset endelig plassering av nytt bygg. Omlegging og oppgradering av vannledning vil sikre tilstrekkelig kapasitet for både drikkevann og brannslukke vann, samt teknisk vann til fartøy.

Mulig behov for ytterligere vannrensing kan gi økte driftskostnader, men sikrer også kvalitet og sikkerhet for brukerne, samt bedre forsyningssikkerhet og robusthet mot fremtidige krav og utvidelser.

Spillvann

- Nytt renseanlegg for Forsvarets virksomhet på ROS gir bedre rensing av spillvann og redusere belastning på lokale resipienter.
- Strengere krav til rensing kan føre til økte investerings- og driftskostnader.
- Tiltak mot oljeholdig spillvann og malingsrester reduserer risiko for forurensning og miljøskader.

6.11 Klimatilpasning, overvann og flomsikring

6.11.1 Overvann

- Bedre håndtering av overvann reduserer risiko for oversvømmelser og uønsket avrenning til sjø.
- Tiltak for oljeutskilling reduserer risiko for forurensning fra industriområder.
- Klimatilpasning gjennom dimensjonering for økt nedbør og havnivåstigning vil gjøre infrastrukturen mer robust mot fremtidige klimaendringer.

6.11.2 Flomsikring

- Sikring av flomveier og tilpasning til stormflo/havnivåstigning reduserer risiko for skader på bygninger og infrastruktur.
- Tiltakene bidrar til økt samfunnssikkerhet og redusere konsekvenser ved ekstremvær.



Figur 63 Eksisterende flomveier (ScalgoLive). Utklipp fra VAO-rammeplan utarbeidet av Multiconsult.

6.11.3 Stormflo, bølger og overskylling

Utredninger viser at dagens høyde på kaien (3.0 m) vil med fremtidig havnivåstigning forventes at denne oversvømmes ved 20 års stormflo med klimapåslag.

På bakgrunn av utredningene knyttet til stormflo og havnivåstigning har planforslaget sikret at framtidig utvidelse av kaiareal skal etableres på kote 3.5 m eller høyere for å holde overskyllingsrater og maksimal overskylling på et akseptabelt nivå og dermed tilfredsstillende sikkerhetsklasse F1. Dette vil ikke medføre negativ konsekvens for omkringliggende områder. Høydeforskjell innad på kaiområdet løses i videre detaljprosjektering.

Bygninger som står på kaien sikres for å tåle oversvømmelse opp til kote 3.1 m for å være sikret for 20 års stormflo i fremtiden, i hht. sikkerhetsklasse F1. Eksisterende bygninger ligger tilstrekkelig langt fra kaifronten til at overskyllende bølger ikke når frem.

I den grad kai og bygg ikke kan sikres, bør midlertidige flombarrierer være tilgjengelig for flom og overskylling tilsvarende F1 sikkerhetsklasse, og for sikkerhetsklasse F2 der det er relevant. Under en slik hendelse bør kaien være stengt for persontrafikk.

6.12 Energibehov og forbruk

Eksisterende energiforsyning av el. kraft og varme er ikke tilstrekkelig i forhold til behov ved videre utvikling av området. Behov for økt kraftforsyning for videre utvikling innenfor planområdet baseres i hovedsak på kapasitet til landstrømforsyning til flere og større fartøy, nye bygninger og funksjonsarealer, og til en økt elektrifisering innen fartøy og mobilitet.

Utbygging av kraftforsyning innebærer oppgradering av regionalnettet for å gi økt kapasitet og kvalitet i forsyningen til Ramsund. Utbyggingen planlegges og utføres av netteier Noranett. Videre planlegges det for en utbygging av det lokale høyspentnettet i planområdet med nye nettstasjoner og et forsterket kabelnett.

Det er sikret rekkefølgekrav om at nødvendig teknisk infrastruktur, inkludert kraftforsyning, skal være etablert før bygninger tas i bruk. Kraftforsyning sikres også gjennom PBLs krav til etablering, plassering og dokumentasjon av kraftforsyning. Dette sikrer at nye tiltak ikke kan tas i bruk før det er etablert tilstrekkelig og sikker strømforsyning, i tråd med både lovverk og lokale behov.

6.13 Forurensning

Det er registrert forurenset grunn i planområdet. Forurenset grunn betyr at det finnes masser i grunnen som inneholder miljøgifter eller andre skadelige stoffer, ofte som følge av tidligere aktivitet på området. Dette kan utgjøre en risiko for helse og miljø ved graving, bygging eller andre tiltak. Området er markert som hensynssone (ofte H390 – annen fare) i plankartet. Dette gjør det tydelig hvilke arealer som krever spesiell oppfølging ved tiltak.

I reguleringsbestemmelsene er det krav om at bygge- og anleggstiltak innenfor hensynssonen for forurenset grunn skal gjennomføres i tråd med gjeldende retningslinjer og forskriftskrav for håndtering av forurensede masser.

Ved søknad om igangsettingstillatelse skal det foreligge en tiltaksplan for håndtering av forurensede masser. Planen skal inkludere grunnundersøkelser og være godkjent av forurensningsmyndigheten før tiltak kan igangsettes.

6.14 Klimagassutslipp og avbøtende tiltak

Det er gjort en overordnet vurdering av typer klimagassutslipp som planen for Ramsund orlogsstasjon kan medføre, samt en kort gjennomgang av relevant lovverk og krav til utbygging knyttet til klimagassutslipp:

Trafikk og transport

Økt aktivitet på orlogsstasjonen vil kunne gi økt trafikk av både personbiler og tungtransport til og fra området, særlig i anleggsfasen. Dette vil medføre utslipp av CO₂ og andre klimagasser fra kjøretøy.

Etablering av ny sekundæratkomst for tungtrafikk kan redusere trafikkbelastningen i sentrum, men samlet sett vil økt transportbehov gi økte utslipp.

Massehåndtering og anleggsarbeid

Utfylling i sjø, terrenginngrep, bygging av nye kaier, veier og flater vil kreve betydelig massehåndtering. Transport, graving, sprengning og flytting av masser gir utslipp fra maskiner og kjøretøy, samt fra produksjon og transport av nye masser.

Håndtering og eventuell deponering av forurensede masser kan også gi indirekte utslipp, avhengig av transportavstand og behandlingsmåte.

Nye tiltak og bebyggelse

Oppføring av nye bygg, utvidelse av infrastruktur og etablering av tekniske anlegg vil gi utslipp fra produksjon av byggematerialer (betong, stål, asfalt m.m.), transport og byggeprosessen.

Energiforbruk i nye bygg og anlegg vil over tid bidra til klimagassutslipp, avhengig av energikilde og energieffektivitet.

Nedbygging av grøntarealer

Nedbygging av vegetasjon og grøntarealer reduserer områdets evne til å binde karbon, og kan gi økte utslipp dersom organisk materiale graves opp og brytes ned.

Tap av grøntstruktur kan også redusere områdets evne til å håndtere overvann og bidra til lokal klimaregulering.

6.14.1 Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak for reduksjon av klimagassutslipp, som valg av materialer, miljøkrav i anskaffelser, fossilfri byggeplass og klimaregnskap, er ofte knyttet til prosjektgjennomføring, entreprisekontrakter og interne rutiner. Slike tiltak er teknisk og praktisk detaljerte, og må tilpasses løpende utvikling i teknologi, marked og prosjektets rammer.

Reguleringsbestemmelser skal være juridisk presise, generelle og etterprøvbare for alle tiltakshavere over tid. Derfor egner disse tiltakene seg best som anbefalinger i planbeskrivelse, miljøoppfølgingsplan eller kvalitetsprogram og ikke som bindende bestemmelser i reguleringsplanen.

Forslag til avbøtende tiltak som kan legges til grunn i planlegging, prosjektering og gjennomføring:

Miljøkrav i anskaffelser:

Etterspør leverandører og entreprenører som kan dokumentere lavutslippsløsninger, bruk av fossilfrie maskiner og kjøretøy, og miljøsertifisering (f.eks. ISO 14001, Miljøfyrtårn).

Optimalisering av massetransport:

Planlegg massehåndtering slik at transportbehovet minimeres, og bruk lokale masser der det er mulig. Unngå unødvendig mellomlagring og langtransport.

Gjenbruk og materialvalg:

Prioriter gjenbruk av eksisterende byggematerialer og bruk materialer med lavt klimafotavtrykk (f.eks. lavkarbonbetong, resirkulert stål, tre).

Energieffektive løsninger:

Velg energieffektive tekniske installasjoner og løsninger i nye bygg og anlegg, og tilrettelegg for bruk av fornybar energi (solceller, varmepumper, fjernvarme).

Klimavennlig byggeplass:

Tilrettelegg for fossilfri eller utslippsfri byggeplass (bruk av elektriske maskiner, biogass, fjernvarme til oppvarming av brakker etc.).

Klimaregnskap og miljøoppfølging:

Utarbeid klimaregnskap for prosjektet og følg opp klimagassutslipp gjennom hele byggeprosessen. Sett interne mål for utslippsreduksjon og rapporter på disse.

Bevaring av grøntstruktur:

Unngå unødvendig nedbygging av vegetasjon og grøntarealer, og gjennomfør tiltak for å kompensere for tapte grønne områder (f.eks. nyplanting, grønne tak, regnbed).

Transportplanlegging:

Legg til rette for samkjøring, kollektivtransport og sykkel for ansatte og besøkende, både i anleggs- og driftsfase.

Lovverket krever at slike utslipp vurderes og at det stilles krav til energieffektivitet, miljøvennlig utbygging og håndtering av forurensede masser. Kommunen kan følge opp dette gjennom reguleringsbestemmelser og krav til dokumentasjon i byggesaken

6.15 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget kan gi både muligheter og utfordringer for lokale næringsinteresser. Økt aktivitet og tilstedeværelse av Forsvaret kan styrke det lokale næringslivet, men det kan også føre til konkurranse om arealer og enkelte restriksjoner for eksisterende virksomheter.

Økt aktivitet og etterspørsel: Utvidelse og videreutvikling av Ramsund orlogsstasjon kan gi økt aktivitet i området, som skaper nye muligheter for lokale leverandører innen bygg, anlegg, service, transport og logistikk.

Større kundegrunnlag: Flere ansatte, økt tilstedeværelse av Forsvaret og eventuelle allierte styrker kan gi økt kundegrunnlag for lokale butikker, overnattingstilbud, serveringssteder og andre tjenesteytende næringer.

Konkurranse om arealer: Utvidelse av Forsvarets arealer kan redusere tilgjengelig areal for annen næringsvirksomhet, spesielt i sentrumsnære områder eller ved sjøen, og kan føre til omdisponering av eksisterende næringsarealer.

Begrensninger og restriksjoner: Sikkerhetshensyn og militære forbudssoner kan medføre restriksjoner på ferdsel, bruk av sjøarealer og tilgang til enkelte områder, noe som kan påvirke næringsaktører innenfor sjøbaserte næringer, småbåthavn, handel eller turisme.

Indirekte ringvirkninger: Økt aktivitet kan gi positive ringvirkninger for lokale entreprenører, håndverkere og leverandører, men kan også føre til økt press på infrastruktur, boligmarked og kommunale tjenester.

6.16 Sikring av jordressurser (jordvern)

Det er ikke registrert behov eller grunnlag for jordvern.

6.17 Grunnervervsbehov

Det er ikke registrert behov eller grunnlag for grunnervervbehov utover Forsvarets eiendommer.

6.18 Interessesmotsetninger

Planforslaget for Ramsund orlogsstasjon innebærer flere interessesmotsetninger mellom ulike hensyn og aktører. På den ene siden skal planen legge til rette for Forsvarets behov for arealer, sikkerhet og fremtidig utvikling, noe som er forankret i nasjonale føringer og samfunnssikkerhet. På den andre siden berører utbyggingen lokale interesser knyttet til friluftsliv, naturmangfold, næringsvirksomhet, tilgjengelighet til sjø og bruk av sentrumsnære arealer. Det kan oppstå motsetninger mellom ønsket om å sikre allmennhetens tilgang til viktige friluftsområder og behovet for å avgrense og sikre militære

områder. Videre kan utvidelse av Forsvarets arealer og økt aktivitet gi utfordringer for eksisterende næringsliv, småbåthavn og lokalsamfunnets bruk av området. Planprosessen har derfor vektlagt å balansere nasjonale og lokale interesser, og det er foreslått avbøtende tiltak og medvirkningsprosesser for å redusere konfliktnivået og sikre en helhetlig utvikling.

6.19 Risiko- og Sårbarhet - ROS

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)¹⁶ i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplan for Ramsund Orlogsstasjon i Tjeldsund kommune.

Hensikten med en ROS-analyse er å gjennomføre en systematisk kartlegging av mulige uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål, for derigjennom å identifisere hvordan prosjektet ev. bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

ROS-analysen peker på avbøtende tiltak som vil redusere sannsynligheten for og konsekvensene av de ulike uønskede hendelsene. Det må rettes fokus mot disse forholdene i det videre arbeidet med planlegging, regulering og anleggsgjennomføring i planområdet. I Tabell 4-1 gjennomgås 37 risiko- og sårbarhetsforhold. Av disse vurderes seks å utgjøre en særskilt utfordring for planområdet. Dette er vassdragsflom, stormflo med bølgeoverskylling, flomskred, sørpeskred, snøskred, overvannsflom og trafikkulykke med myke trafikanter. Gjennom mer detaljerte analyser er risikoråd giver, forslagsstiller og relevante fagpersoner kommet frem til at trafikkulykke med myke trafikanter samt fare for flomskred og sørpeskred utgjør en høy risiko, mens de øvrige hendelsene utgjør en middels risiko.

TILTAK - Reguleringsplan		
IDnr.	Uønsket hendelse:	Tiltak i planen:
Naturgitte forhold/naturhendelser		
4	Vassdragsflom	- Etablere hensynssone for flom i plankart, med tilhørende reguleringsbestemmelse som setter krav til at man ved byggesøknad må dokumentere tilstrekkelig sikkerhet mot vassdragsflom ved bygging innenfor hensynssonen. - Eventuelle tiltak som gjøres i forbindelse med hensynssone for flom må ta tilstrekkelig hensyn til risiko for utlekking av forurensede masser.

¹⁶ Multiconsult. 10250048-01-RIS-RAP-001 Risiko- og sårbarhetsanalyse for detaljregulering av Ramsund Orlogsstasjon. Revisjon 03, 3. oktober 2025. Utarbeidet for Forsvarsbygg.

TILTAK - Reguleringsplan		
IDnr.	Uønsket hendelse:	Tiltak i planen:
Naturgitte forhold/naturhendelser		
2, 6	Stormflo og bølgeoverskylling	- Etablere hensynssone for stormflo i plankart. - Reguleringsbestemmelse knyttet til hensynssone, med krav om å dokumentere tilstrekkelig sikkerhet mot stormflo og bølgeoverskylling ved etablering av nye anlegg.
7d	Flomskred og sørpeskred	- Etablere hensynssone for skred i plankart. - Reguleringsbestemmelse som krever dokumentasjon av nødvendige avbøtende tiltak dersom det skal tillates bygging innenfor faresonene. - Sette krav i bestemmelser om at alle tiltak for å redusere skredfaren må detaljprosjekteres av geolog og utføres av firma med erfaring og kompetanse innen skredsikring. - Avbøtende tiltak må sees i sammenheng med avbøtende tiltak mot flom. - Tilrettelegge for flytting av brannstasjonen.
7e	Snøskred	Etablere hensynssone i plankart, med tilhørende bestemmelser om at tilstrekkelig sikkerhet mot skred må dokumenteres før det evt. skal bygges i sonen.
8	Overvannsflom	- Ved oppføring av nybygg og ved endringer av terreng må det dokumenteres at overvann kan føres trygt gjennom området, og at det er brukt riktig klimafaktor ved dimensjonering av overvannshåndteringen.
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
26	Trafikkulykke med myke trafikanter	- Regulering av gang/sykkelveg gjennom planområdet - Vurdere behovet for å etablere gang- og sykkelveg før anleggsperioden starter. - Sette krav til trafiksikkerhetsplan for anleggsfasen før det gis igangsettingstillatelse.

Figur 64: Tabell som oppsummerer tiltak som bør sikres i reguleringsplanen

TILTAK - Anleggsfase		
IDnr.	Uønsket hendelse:	Tiltak i planen:
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
26	Trafikkulykke med myke trafikanter	- Gjennomføre tilstrekkelige trafiksikkerhetstiltak som del av risikovurdering/ -håndtering anleggsperioden, f.eks. stoppe anleggstrafikk ved skolestart og skoleslutt. - I størst mulig grad gjennomføre massetransport via sjøvei.

Figur 65: Beskrivelse av foreslåtte tiltak i gjennomføringsfasen

TILTAK - Driftsfasen		
Tiltak i planen:		
Naturgitte forhold/naturhendelser		
4	Vassdragsflom	- Vurdere behovet for å utbedre kulverter eller legge nye rør. - Vurdere om det skal etableres fangdam ved kulvertene for å fange opp masser, for å forebygge at masser som transporteres med elva reduserer tverrsnittet til kulverten. - Gjøre en vurdering av sårbarheten til eksisterende bygningsmasse innenfor flomsonen og dennes funksjon, og vurdere om denne bør flomsikres. - Driftsrutiner for å holde kulvertene åpne.
2, 6	Stormflo og bølgeoverskylling	- Vurdere behovet for å sikre bygninger som ligger på kaien mot stormflo og bølgeoverskylling. Det kan vurderes om midlertidig flomvern er et hensiktsmessig avbøtende tiltak, da en stormflohendelse som hovedregel er varslet. - Ha nødvendige rutiner for opphold av personell på kai ved overskylling.
7d	Flomskred og sørpeskred	- Aktuelle sikringstiltak kan være fangvoll/ledevoll. Det kan også være aktuelt å etablere fanggrøft og øke dimensjonering av stikkrenner langs bekkeløp. - Situasjonen for dagens brannstasjon kan bedres ved etablering av ledevoll.
7e	Snøskred	- Stabilisere snøen med støtteforbygninger i løseområder. - Bygge en voll som stopper eller leder skred utenfor et gitt område.
8	Overvannsflom	Ha nødvendige driftsrutiner for å holde stikkrenner, rør og sluk åpne.
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
26	Trafikkulykke med myke trafikanter	- Vurdere å senke fartsgrensen fra 50 km/t til 30 km/t på deler av Strandveien som går gjennom tettstedet Ramsund. - Sikre god belysning langs vei. - Etablere flere trygge krysningspunkter for myke trafikanter, f.eks. gangfelt.

Figur 66: Sammendrag av foreslåtte tiltak i driftsfase

6.20 Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen

Selv om det er gjennomført omfattende utredninger av miljø, naturmangfold, friluftsliv, grunnforhold, støy og luftkvalitet i forbindelse med planarbeidet, legges det opp til ytterligere undersøkelser i senere faser og utbygging av området.

Før gjennomføring av konkrete tiltak skal det utføres nødvendige detaljundersøkelser og dokumentasjon for å klargjøre faktiske virkninger og sikre at krav til miljø, sikkerhet og samfunnsinteresser blir ivarettatt. Dette kan omfatte supplerende grunnundersøkelser, miljøovervåking, vurdering av flom- og skredfare, samt utarbeidelse av tiltaksplaner for

forurensset grunn og miljøoppfølgingsplaner. Slike undersøkelser skal bidra til å overvåke, avgrense og eventuelt tilpasse tiltakene slik at negative konsekvenser minimeres og planens målsetninger oppfylles.

7 Innkomne innspill til oppstart og varslinger

7.1 Varsel av oppstart og utvidelser av planområde

7.1.1 Varsel om oppstart

Forslagsstiller kunngjorde igangsetting av planarbeidet 1.12.2022 i avisene Fremover og Harstad tidene, digitalt på kommunens hjemmeside og i brev til berørte parter. Ved varslings av oppstart av planarbeid kom det inn 12 uttalelser.

7.1.2 Varsel om utvidelse av planområde 1

Forslagsstiller varslet en mindre utvidet plangrense 28.03.24 for å sikre at planlagte tiltak som fyllingsfotter i nord og tomt for planlagt ny brannstasjon kommer innenfor planområdet. Det ble varslet digitalt under kunngjøringer på kommunens hjemmeside og i brev til berørte parter. Til varselet kom det inn 10 uttalelser.

7.1.3 Varsel om utvidelse av planområdet 2 og høring av planprogram

Iht. plan- og bygningslovens §12-8 ble det varslet en utvidelse av plangrense og kunngjort planprogram på offentlig ettersyn for detaljregulering av Ramsund orlogsstasjon. Det ble varslet i Harstad tidene, digitalt på kommunens hjemmeside og i brev til berørte parter, 20.06.2025. Til varselet kom det inn 14 uttalelser.

7.2 Oppsummering av de viktigste temaene i uttalelsene

7.2.1 Trafikk og myke trafikanter

Tjeldsund kommune har påpekt viktigheten av å ivareta myke trafikanter, spesielt skolebarn, og foreslått etablering av gang- og sykkelvei, fortau og trygge krysningspunkter. Kommunen har også etterlyst rekkefølgekrav for slike tiltak.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet er tatt til følge. Planforslaget legger til rette for nye gang- og sykkelveier, fortau og trygge krysningspunkter, og det er stilt rekkefølgekrav om at tiltak for myke trafikanter skal være etablert før nye bygg tas i bruk.

7.2.2 Konsultasjon om Samiske interesser

Tjeldsund kommune og **Statsforvalteren** har minnet om plikten til å konsultere samiske interesser om planen kan få direkte konsekvenser for samiske interesser og anbefalt dialog med relevante aktører.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet er tatt til følge. Forslagsstiller vil initiere dialog med de aktuelle partene og informere om konsultasjonsretten. Forslagsstiller er forberedt på å gjennomføre konsultasjoner om ønskelig. Dette vil bli gjennomført i løpet av høringsperioden.

7.2.3 Klima, klimatilpasning og ROS

Troms og Finnmark fylkeskommune og **Statsforvalteren** har etterlyst vurderinger av klimagassutslipp, klimatilpasning og risiko for flom, skred og stormflo.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillene er tatt til følge. Planbeskrivelsen er utvidet med egne kapitler om klima, klimatilpasning og ROS-analyse, og det er innarbeidet avbøtende tiltak i bestemmelsene.

7.2.4 Konsekvensutredning og miljøverdier

Statsforvalteren og **Fylkeskommunen** har understreket behovet for grundige konsekvensutredninger, særlig for naturmangfold, bløtbunnsområder og vannmiljø.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillene er tatt til følge. Det er gjennomført feltkartlegging og konsekvensutredning for relevante tema, og alternative løsninger og avbøtende tiltak er vurdert og innarbeidet.

7.2.5 Mudring, utfylling og forurensning

Statsforvalteren har påpekt at tiltak i sjø må følge forurensningsloven og kun tillate bruk av rene masser.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet er tatt til følge. Planen stiller krav om miljøundersøkelser, bruk av rene masser og nødvendige tillatelser før tiltak i sjø gjennomføres.

7.2.6 Kulturminner og aktsomhetsplikt

Sametinget, **Fylkeskommunen** og **UiT Norges arktiske universitet** har minnet om aktsomhets- og meldeplikt ved funn av kulturminner, også under vann.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til følge. Aktsomhetsplikten er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene, og tiltakshaver vil stanse arbeid og varsle myndighetene ved eventuelle funn.

7.2.7 Samfunnssikkerhet og ROS

DSB og **NVE** har gitt generelle råd om samfunnssikkerhet, flom, skred og energiforsyning.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til følge. Samfunnssikkerhet og relevante tema er utredet i egne utredninger, planbeskrivelsen og ROS-analysen.

7.2.8 Trafikksikkerhet og vegnormaler

Statens vegvesen har understreket viktigheten av trafikksikkerhet, vegbredder og at vegnormaler følges.

Forslagsstillers kommentar:

Tatt til følge. Vegnormaler er lagt til grunn for utforming av kryssløsninger og avkjørsler, og trafiksikkerhet er ivaretatt.

7.2.9 Sjøtrafikk, farleder og havneområder

Kystverket har påpekt at tiltak ikke må hindre sikker ferdsel i farleden og at havneområder må sikres.

Forslagsstillers kommentar:

Tatt delvis til følge. Farleden i Ramsundet blir innsnevret noe som følge av planen, men opprettholder nok areal til å ivareta en sikker farled. Konsekvenser for sjøtrafikk og havnevirksomhet er redegjort for i planbeskrivelsen.

7.2.10 Fiskeriinteresser og gytefelt

Fiskeridirektoratet har fremhevet viktigheten av å beskytte gytefelt for kysttorsk og bløtbunnsområder, samt å bruke rene masser ved mudring.

Forslagsstillers kommentar:

Tatt til følge. Hensynssoner og krav til tiltak i gyteperioden er innarbeidet, og det stilles krav til bruk av rene masser.

7.2.11 Grunneierrettigheter og strandområde

Anne Jentoft Melsbø m.fl. har bedt om at plangrensen justeres og at rettigheter til bruk av strandområdet sikres.

Forslagsstillers kommentar:

Plangrensen gir handlingsrom for Forsvaret, men tiltak skal ikke blokkere tilkomst eller bruk av strandområdet. Sikkerhetssone er ikke del av planen, men området omfattes av overordnet restriksjonsområde hjemlet i Sikkerhetsloven: «Forskrift om forbudsområder i sjø».

7.2.12 Bokvalitet og utsikt

Heidi & Arild Skarsem har uttrykt bekymring for at nye bygg kan påvirke bokvalitet og utsikt.

Forslagsstillers kommentar:

Tatt delvis til følge. Planforslaget åpner for betydelig utvikling av området. Det er stilt krav om at ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende terreng, men det kan påvirke naboers utsikt.

8 Avsluttende kommentar

Planforslaget legger til rette for en nødvendig og betydelig oppdatering av Ramsund orlogsstasjon, slik at basen kan møte dagens og fremtidens operative krav for Forsvaret. Tiltakene er strategisk forankret og bidrar til å styrke Norges forsvarsevne, alliert mottak og beredskap i nordområdene. Konsekvensene av planen vurderes som akseptable sett opp mot den nasjonale sikkerhetsgevinsten, og det er ikke identifisert realistiske alternativer som kan ivareta Forsvarets behov like effektivt. Planen gir robuste rammer for videre utvikling, samtidig som den sikrer en helhetlig og bærekraftig bruk av eksisterende infrastruktur. Forslagsstiller mener også at planen ivaretar hensynet til miljø, klimatilpasning og lokalmiljøet på en tilfredsstillende måte.

9 Vedlegg

1. Plankart, datert 20.12.2025 (PDF og SOSI)
2. Reguleringsbestemmelser, datert 20.12.2025 (Word og PDF)
3. Illustrasjonsplan som viser maks utbygging, datert 20.12.2025
4. Sol- og skyggestudier, datert 20.12.2025
5. Forhåndsuttalelser/merknader og kunngjøringsannonse (3 stk.)
6. forslagsstillers kommentarer til merknader, datert 20.12.2025
7. KU marint naturmangfold, 10250048-01-RIM-RAP-002, datert 29.08.2025
8. KU naturmangfold på land, KU-utredning2023nov_ABS, datert 30.11.2023
9. KU friluftsliv_Ramsund_Rev10012025.pdf, datert 01.10.2025
10. KU naturfare, 10250048-01-RIG-RAP-001, datert 29.08.2025
11. ROS-analyse, 10250048-01-RIS-RAP-001, datert 03.10.2025
12. Trafikkanalyse, 10250048-01-RIT-NOT-001 , datert 13.03.2026
13. Flomfarekartlegging av Vikelva, Ramsund, 10250048-01, datert 03.07.2025
14. Flomvurdering, 10250048-RIVA-NOT-002, datert 03.07.2025
15. VA-rammeplan, 10250048-RIVA-NOT-001, datert 03.07.2025
16. Utredning av luftforurensning, 10250048-01-RILU-RAP-001, datert 26.08.2025
17. Støyutredning, 10250048-01-RIA-RAP-001, datert 26.08.2025
18. Område- og lokalstabilitet, 10250048-01-RIG-NOT-001, datert 29.08.2025
19. Skredfarevurdering, 10250048-01-RIGberg-NOT-002, datert 07.03.2025
20. Bølgevurdering, 10250048-01-RIMT-RAP-001, datert 15.08.2025
21. Fagnotat Energiforsyning, 10250048-RIE-NOT-001, datert 07.03.2025
22. Fagnotat Lysforurensning, 10250048-01-RIElys-NOT-001, datert 04.07.2025
23. Spredningsmodellering, 10250048-01 RIMT-RAP-003, datert 29.08.2025
24. Strømrapport, 10250048-01-RIMT-RAP-004, datert 29.08.2025
25. Ornitologiske vurderinger: 10250048-RIM-RAP-001_rev02, datert 29.08.2025
26. Naturtypekartlegging Ramsund og Ramnes, 10248195-RIM-RAP-001-rev02, datert 29.08.2025
27. Forhold til Reindrifta, NINA Prosjektnotat 685, datert 11.08.2025