

NOTAT

Oppdrag	Regulering av Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt	Dokumentkode	10250048-01-RIT-NOT-001
Emne	Trafikk	Tilgjengelighet	Åpen
Oppdragsgiver	Forsvarsbygg	Oppdragsleder	Trude Skogesal
Kontaktperson	Bernt Stensaker	Utarbeidet av	Elise Fuglesang, Darssan Kupandran
		Ansvarlig enhet	10103052 Seksjon Mobilitet

SAMMENDRAG

I forbindelse med planforslagene for Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt er det utarbeidet en felles trafikkanalyse. Ramsund orlogsstasjon ligger i tettstedet Ramsund og fungerer som en marinestasjon med ca. 150 ansatte. Ramnes skyte- og øvingsfelt ligger ca. 3 km sør for orlogsstasjonen og benyttes til militære øvelser og trening. Adkomst til begge områder skjer via fv. 8420 Strandveien, som har lav standard og en årsdøgntrafikk på 600 kjøretøy i 2024. Det er få tiltak som tilrettelegger for myke trafikanter og det er et begrenset kollektivtilbud i området.

Planforslaget for Ramsund innebærer flytting av hovedatkomst til basen, utvidelse av planområdet i sjø og økt bygningsmasse. Det er estimert en trafikkøkning på ca. 30 %, tilsvarende ca. 260 kjøretøy per døgn. Det er lagt til grunn at nyskapt trafikk fordeler seg med 50 % nordover og 50 % sørover på fylkesveien.

Flytting av hovedatkomsten kan skape konflikt mellom øvrig trafikk inn og ut av orlogsstasjonen og myke trafikanter i Ramsund sentrum. Det er derfor anbefalt tiltak for å ivareta trafikksikkerheten. Disse er utviding av dagens gang- og sykkelvei, samt etablere flere trygge krysningspunkter for myke trafikanter. I tillegg kan det vurderes å senke fartsgrensen fra 50 km/t til 30 km/t på deler av Strandveien som går gjennom tettstedet.

Planforslaget for Ramnes skyte- og øvingsfelt viderefører dagens bruk og legger til rette for nye bygg og tiltak. I permanent situasjon forventes en trafikkvekst på 15-20 % inn og ut av feltet, tilsvarende opptil ca. 70 kjøretøy. Basert på beregnet trafikkvekst som følge av både Ramsund- og Ramnes-planen estimeres framtidig ÅDT til 800 for Strandveien i permanent situasjon. Fordi begge planforslagene medfører økt trafikk på fylkesveien kan det vurderes å undersøke tilstanden og kapasiteten på broen over Melsbøelva da fylkeskommunen tidligere har opplyst om vedlikeholdsetterslep.

Planforslagene har overlappende anleggsperioder. Økt tungtransport fra begge planene vil gi en merkbar belastning på fylkesveien, og det finnes en bekymring for veiens allerede slitte tilstand. Det anbefales å sikre tilstrekkelig oppfølging av tilstanden og gjennomføre avbøtende tiltak ved behov. Samtidig reduseres belastningen betydelig ved at store deler av massetransporten planlegges håndtert via sjø.

04	13.03.2026	Revidert etter tilbakemeldinger	EF	DARK	IDUB
03	10.12.2025	Beskrivelse av veiløsning og anleggsgjennomføring	DARK	EF	IDUB
02	25.09.2025	Samskrevet med rapport nr. 10250048-01-RIT-NOT-002	EF	DARK	IDUB
01	03.08.2023	Trafikkanalyse Ramsund. Oppdatert figurer.	EF	DARK	TRS
00	30.06.2023	Trafikkanalyse Ramsund	EF, DARK	TORBJB	TRS
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

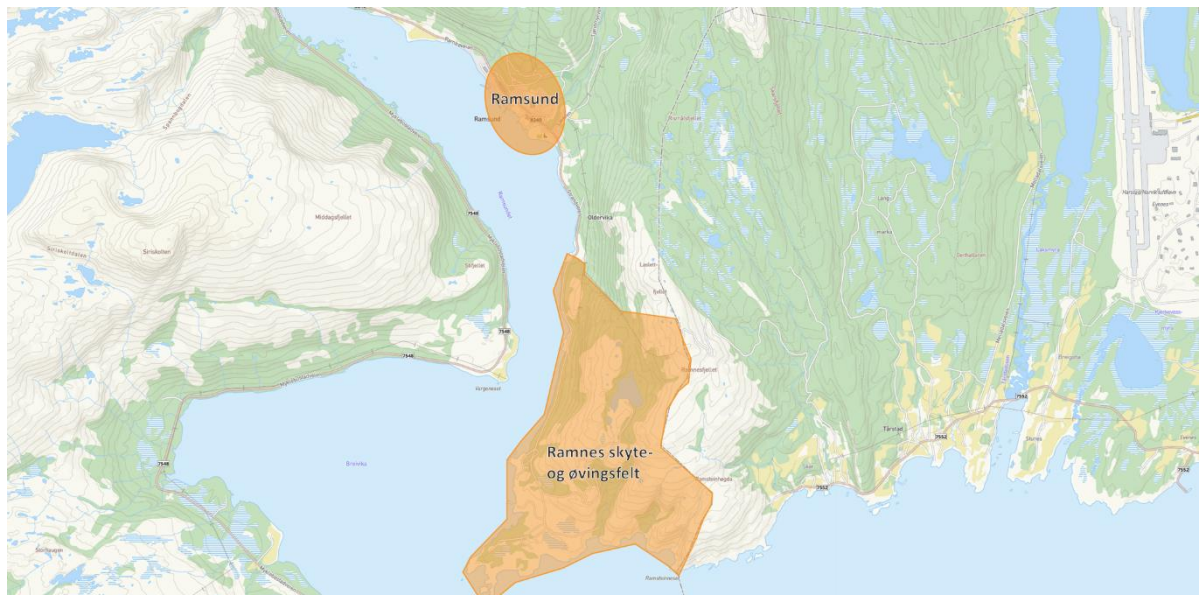
1 Innledning og bakgrunn

Multiconsult er engasjert for å utarbeide en felles trafikkanalyse i forbindelse med detaljreguleringsplanene for Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt. Områdene ligger nærme hverandre, og det er mye sambruk mellom dem. Inngangen til skyte- og øvingsfeltet ligger ca. 3 km sør for orlogsstasjonen. Data som presenteres i rapporten er i stor grad gitt av LPO arkitekter.

Hensikten med planarbeidet for Ramsund orlogsstasjon er å legge til rette for en helhetlig videreutvikling av orlogsstasjonen og at ny detaljregulering er i stand til å imøtekomme dagens og framtidige behov for Forsvaret. Den lange kystlinjen innenfor eiendommene er en viktig forutsetning for dagens bruk. Planen legger til rette for utvidelse av planområdet i sjø, endret hovedatkomst for bedre logistikk og tilgjengelighet, mulighet for etablering av flere nødvendige bygg, samt legge til rette for mulig utvidelse av forlegninger mm. på Forsvarets eiendommer innenfor planområdet (LPO Arkitekter, 2025).

Ramnes skyte- og øvingsfelt ligger like sør for planområdet for ny detaljregulering av orlogsstasjonen. Området for Ramnes skyte- og øvingsfelt er i dag uregulert. Formålet med planen er å sikre rammebetingelsene for dagens arealbruk, Forsvarets nye behov, alliert samvirke og for videre langsiktig drift og utvikling av Ramnes skyte- og øvingsfelt. Planen skal også avklare grensesnittet mot tilgrensende eiendommer, miljø-, natur-, nærings- og kulturminneinteresser. Planen vil med dette bidra til å gi bedre forutsigbarhet for Tjeldsund kommune, naboer og Forsvaret mht. muligheter og begrensninger for utvikling og bruk av området (LPO Arkitekter, 2024).

Planforslaget for orlogsstasjonen omfatter flytting av hovedatkomsten, som kan forskyve trafikken nærmere sentrum. Hvilken betydning endret atkomst vil få for trafikksituasjonen i området skal i denne sammenheng vurderes, i tillegg til en vurdering av hvordan endret atkomst vil påvirke trafiksikkerheten i området, med spesielt fokus på myke trafikanter og elevers skolevei. Begge planforslagene vil medføre økt trafikk på fylkesveien i permanent situasjon. Hvilke konsekvenser dette har for fylkesveien skal også vurderes.



Figur 1-1. Forsvaret er grunneier for området som i dag benyttes som skyte- og øvingsfelt. Like nord ligger tettstedet Ramsund. Trafikkanalysen tar utgangspunkt i området fra og med Ramsund orlogsstasjon og til inngangen til Ramnes skyte- og øvingsfelt (Kartgrunnlag: kommunekart.no).

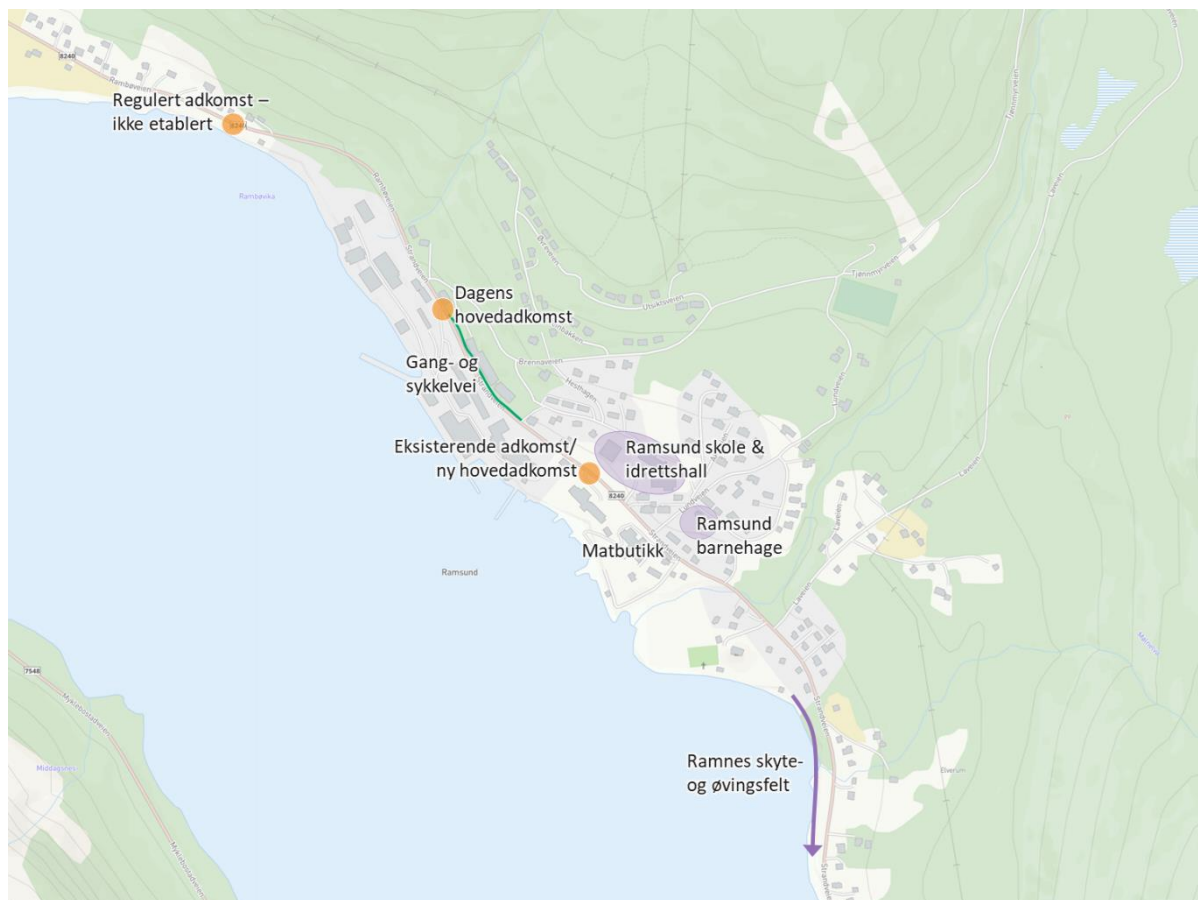
2 Dagens situasjon

2.1 Lokalisering

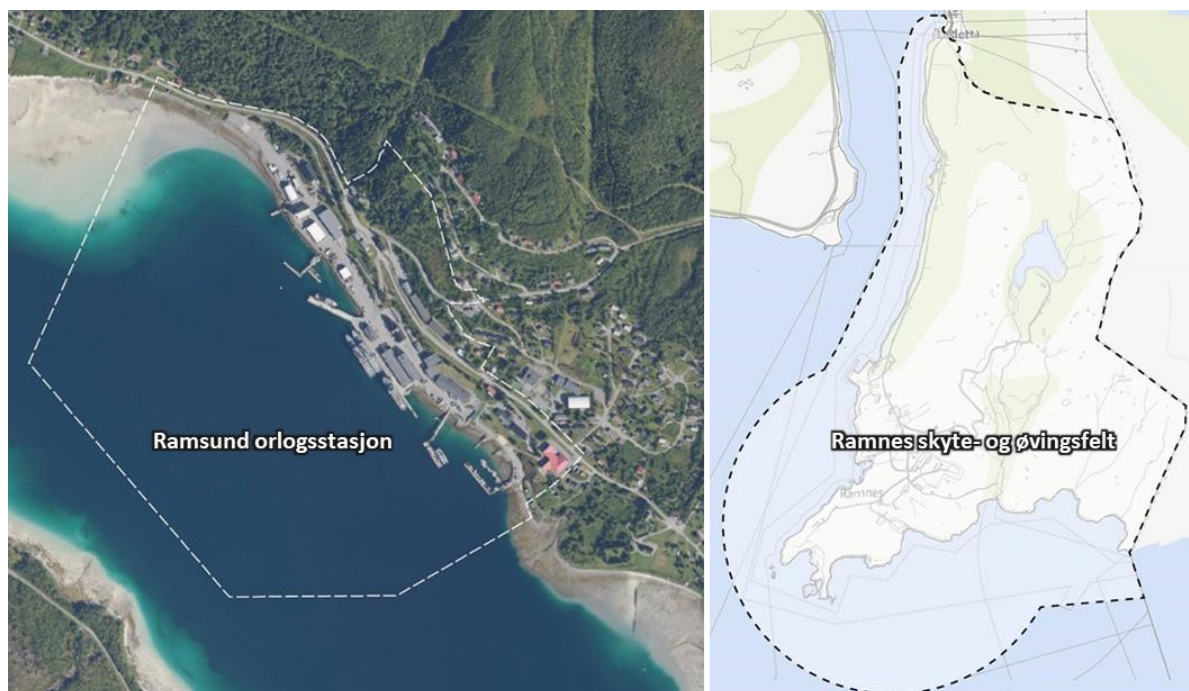
Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt ligger i Tjeldsund kommune, i Troms fylke. Ramsund orlogsstasjon og tettsted ligger vest for Evenes lufthavn, ca. 7 km i luftlinje og 25 minutter unna med bil. Tettstedet har ca. 300 innbyggere (Store norske leksikon, 2025). I umiddelbar nærhet til orlogsstasjonen er det en matbutikk, skole og barnehage. I tilknytning til skolen ligger også Tjeldsundhallen, som rommer svømmebasseng og idrettshall. I tillegg er det flere boliger i nærområdet.

Planområdet for Ramsund (figur 2-2) brukes i dag som marinestasjon for det norske Forsvaret. Orlogsstasjonen fungerer som en viktig institusjon og arbeidsplass for lokalbefolkningen i Ramsund, med ca. 150 fast ansatte. I perioder er det flere som har basen som arbeidsplass, i forbindelse med spesifikke prosjekter og øvelser. Bygningsmassen på basen er sammensatt, og består blant annet av administrasjonsbygg, forlegninger og ulike industribygg.

Ca. 3 km sør for orlogsstasjonen ligger Ramnes skyte- og øvingsfelt. Inngangen til feltet er via Strandveien, som er eneste forbindelse mellom orlogsstasjonen og skyte- og øvingsfeltet. På denne strekningen er det noen få boliger. Skyte- og øvingsfeltet er i dag innrettet for å ivareta Sjøforsvarets øvingsbehov og samvirkeøvelser. Området omfatter ulik bebyggelse og anlegg for kombinerte militære formål, og det er etablert ca. 10 skytebaner og anlegg for å dekke forsvarets behov.



Figur 2-1. Oversikt over atkomster til Ramsund Orlogsstasjon, samt nærliggende omgivelser. Kartgrunnlag: kommunekart.no.



Figur 2-2. Plangrense for Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt, hentet fra planprogrammene (LPO Arkitekter, 2024; 2025).

2.2 Trafikal situasjon

Strandveien (fv. 8240) går gjennom Ramsund, og er eneste veiforbindelse inn og ut av tettstedet. Veien, som går langsmed og delvis gjennom planområdet for orlogsstasjonen, har en årsdøgntrafikk (ÅDT) registrert til 600 kjt/døgn, med en tungtrafikkandel på 10 % i 2024 ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB). Fartsgrensen er 50 km/t på Rambøveien og Strandveien, helt ned til Ramnes skyte- og øvingsfelt i sør. I boligområdene nord for planområdene er fartsgrensen 30 km/t.

Strandveien er smal og har lav standard. Sør for tettstedet Ramsund er veibredden stort sett under 5 meter. Det er flere møteplasser på strekningen slik at møtende kjøretøy kan passere hverandre. Ingen av disse er skiltet som møteplass eller dimensjonert i henhold til N100 (se figur 2-3). Det er sannsynlig at mange også benytter avkjørsler for å passere hverandre. For lange kjøretøy kan det imidlertid bli utfordrende å passere en personbil da møteplassene ikke er lange nok. Bruksklassen for fylkesveien, gjennom hele Ramsund og fram til inngangen til Ramnesfeltet, er BK10, med maksimal tillatt totalvekt på 50 tonn og maks vogntoglengde på 19,5 meter (Statens vegvesen, 2026).

KRAV 3.3.4—3 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

På 1-feltsveger skal det anlegges møteplasser med om lag 250 m avstand, men aldri lengre fra hverandre enn at det er sikt fra en møteplass til den neste.

KRAV 3.3.4—4 **KAN**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Møteplassene kan utformes ved at kjørebanelen utvides til 6 m over en lengde på 20 m med 15 m overgangsstrekning til hver side. Totallengde på møteplassen blir da 50 m. Møteplassene legges på den siden av vegen hvor det er mest hensiktsmessig.

Figur 2-3. Krav til møteplasser i N100 (Statens vegvesen, 2023).

I figur 2-4 ser man eksempler på hvordan veien mellom Ramsund sentrum og Ramnes typisk ser ut. Figuren viser også en liten bro som går over Melsbøelva. LPO har opplyst per mail at det tidligere har kommet bemerkninger fra fylket, kommunen og lokalbefolkningen om at tilstanden på broen er dårlig. Det er likevel ikke kjent hvilke konkrete utfordringer som foreligger. Fylket, som er veieier, har opplyst at denne delen av fylkesveien har et vedlikeholdsetterslep. Forsvarsbygg og Forsvaret forholder seg til gjeldende bruksklasse og har rutine for å søke dispensasjon til fylket ved behov for tyngre kjøretøy.



Figur 2-4. Strandveien, mellom Ramsund og Ramnes med bro over Melsbøelva. Hentet fra vegbilder.no (2024).

I dag har Ramsund orlogsstasjon to atkomster fra fylkesvei 8240 (Strandveien). Dagens hovedatkomst er plassert midt på orlogsstasjonen, mens den andre atkomsten er noe lenger sør. Planforslaget legger opp til å stenge dagens hovedatkomst, samtidig som atkomsten i sør blir ny hovedatkomst, se figur 2-1 og figur 2-5. I tillegg er det regulert inn en inn- og utkjøring nord for hovedatkomsten, men denne er ikke etablert.



Figur 2-5. Dagens atkomster til orlogsstasjonen. Gang- og sykkelvei kan ses til venstre i venstre bilde. Bilder hentet fra vegbilder.no (2024).

I dag foregår det meste av logistikken i forbindelse med orlogsstasjonen via sjøen, og det er ca. to tungtransporter via land per dag. I tillegg er det vanlig varelevering tilknyttet blant annet administrasjonsbygg, forlegninger og messa. Periodevis kan det forekomme mer trafikk i forbindelse med tidsavgrensede prosjekter eller øvelser.

Per dags dato har basen ca. 100 oppmerkede parkeringsplasser. Dette er ikke tilstrekkelig for å dekke dagens parkeringsbehov, og heller ikke framtidens da det er forventet økning i antall ansatte. Mange kjøretøy står i tillegg langtidsparkert på basen, grunnet øvelser og prosjekter andre steder. Det er i dag totalt ca. 200 kjøretøy som kjører inn og ut av basen hver dag (100 hver vei).

Forsvaret har opplyst om at det kjører mellom 20 og 30 kjøretøy inn til Ramnes skyte- og øvingsfelt per dag. Legger man til grunn at like mange kjøretøy forlater feltet per dag gir dette et estimat på ca. 40 til 60 bilturer per dag. Kjøretøyene fordeler seg med 50 % hver til store og små kjøretøy.

Adkomst til Ramnes skyte- og øvingsfelt er via Strandveien, og skjer via port med vakt og kontrollpunkt. Offentligheten har ikke adkomst til området. Området er ikke gjerdet inn, og det er en mast på toppen av Ramnesfjellet som lyser og signaliserer når det er aktiv øvelse. I tillegg er det

skilte langsmed eiendomsgrensen som informerer om fare knyttet til skytefeltet og at det er ingen adgang for uvedkommende (LPO Arkitekter, 2024).



Figur 2-6. Trafikkmengder på Rambøveien (rød) og Strandveien (oransje) til inngangen til Ramnes skyte- og øvingsfelt i sør, markert med grå strek. Bakgrunnskart: kommune kart.no.

2.3 Trafikkulykker

De siste 10 årene (2015-2024) har det ikke vært noen politirapporterte trafikkulykker i nærheten av Ramsund orlogsstasjon ifølge NVDB. Det har heller ikke forekommet noen ulykker på veinettet til Ramnes skyte- og øvingsfelt.

2.4 Myke trafikanter og kollektivtrafikk

Det er få tiltak som tilrettelegger for myke trafikanter i området. Fra dagens innkjøring til orlogsstasjonen og sørover er det ca. 255 meter med gang- og sykkelvei langs Strandveien (se figur 2-1 og figur 2-5). Ved dagens innkjøring er det også ett gangfelt for å krysse Strandveien. Gangfeltet er koblet sammen med gang- og sykkelveien. Den nye hovedatkomst (dagens sekundære atkomst) til orlogsstasjonen ligger ca. 150 meter unna gang- og sykkelveien. Her er det ikke tilrettelagt for myke trafikanter. I tillegg ligger Ramsund skole på andre siden av veien for orlogsstasjonen, ved den sekundære atkomsten. De fleste boligene ligger på nordsiden av planområdet, på samme side som skolen. Skoleelever som bor her, vil ikke ha behov for å krysse Strandveien.

Det er ingen tiltak som tilrettelegger for myke trafikanter på veistrekket mellom Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt. Strandveien er den eneste veien mellom Ramnes og Ramsund. De som bor her, og andre myke trafikanter som bruker denne strekningen, må derfor gå eller sykle i blandet trafikk. Fordi Strandveien er den eneste forbindelsen fra Ramnes til Ramsund, er veistrekket også eneste mulig skolevei hvis man ikke tar buss eller blir kjørt.

Regulering av Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt

I Ramsund er det flere bussholdeplasser. Tabell 2-1 og figur 2-7 viser en oversikt over kollektivtransporten i området. Ramsund og Ramnes betjenes av tre busslinjer, hvor alle kun går på skoledager. Busslinje 211 betjener strekningen mellom Ramsund og Tjeldnes snuplass. Fra Ramsund mot Tjeldnes har bussen 1-2 avganger mellom kl. 14 og 17. I motsatt retning er det 3 avganger mellom kl. 07 og 16. Busslinje 214 går mellom Myklebostad og Ramsund. Bussen går mandag til fredag, og fungerer som skolebuss fra Myklebostad og til Ramsund skole. Ved inngangen til skyte- og øvingsfeltet på Ramnes ligger holdeplassen Laslett. Dette er en ende- og startholdeplass, og betjenes av busslinje 210 og 214.

Tabell 2-1. Oversikt over kollektivtransport i nærheten av planområdet.

Busslinje	Holdeplass	Retning og avgang per døgn	Kommentar
210	Ramsund skole	Harstad: 2 Breistrand: 1	Kun skoledager. Ramsund skole er endestopp i retning Breistrand.
211	Ramsund/Ramsund skole	Ramsund: 2 Tjeldnes: 2	Kun skoledager. En ekstra avgang på fredager mot Ramsund.
214	Ramsund skole	Ramsund: 1 Myklebostad: 1	Kun skoledager. En ekstra avgang på fredager mot Myklebostad.



Figur 2-7. Busholdeplasser med busslinjer. Kartgrunnlag: Entur (20.05.2023).

3 Framtidig situasjon

3.1 Planforslagene

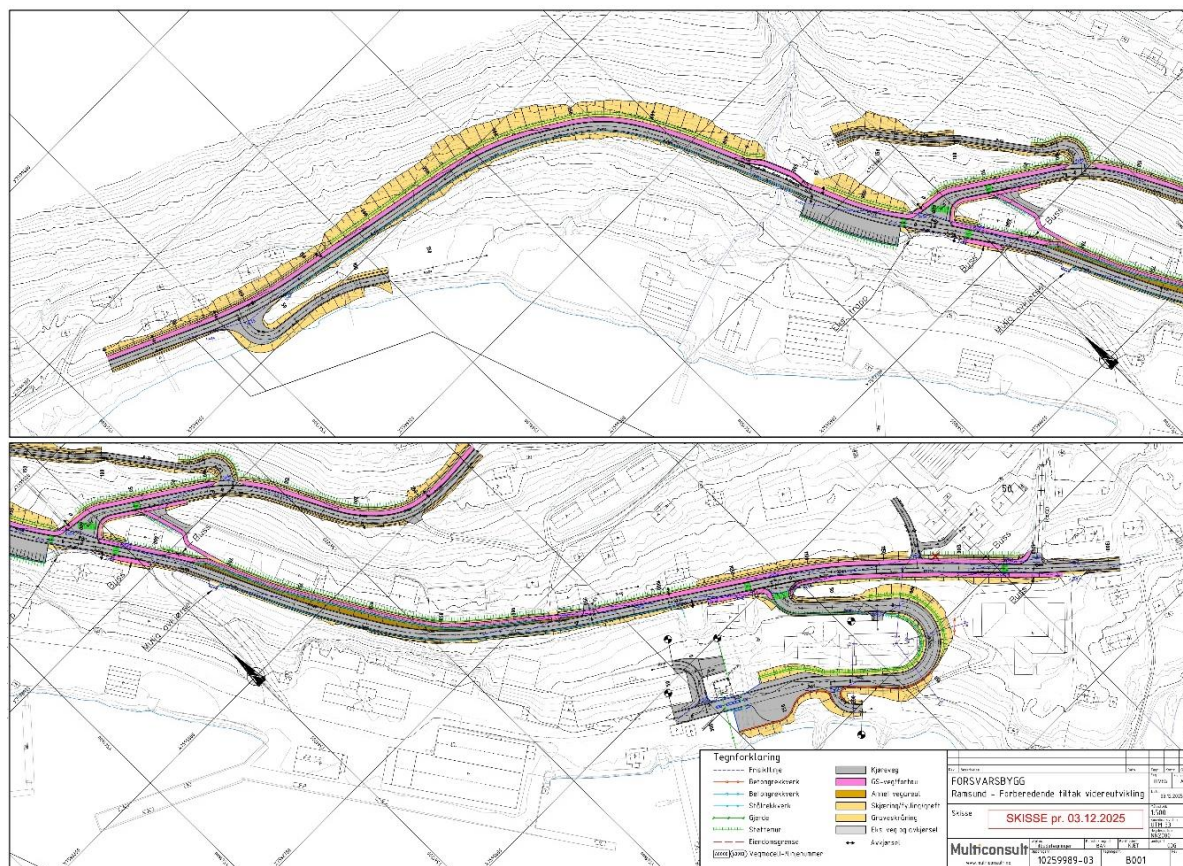
Bakgrunnen for detaljreguleringen av Ramsund orlogsstasjon er Forsvarets ønske om videreutvikling for å optimalisere dagens bruk og framtidig behov. Hovedintensjonen med planen er utvidelse av planområdet i sjø. I tillegg skal atkomst til planområdet endres. Dagens hovedatkomst utgår, mens eksisterende innkjørsel i sør etableres som ny hovedatkomst inn til marinestasjonen med de endringer som kreves til det formålet (se figur 3-1). Selv om dagens hovedatkomst utgår, videreføres inn- og utkjøringen i reguleringsplanen for å sikre fleksibilitet og for å frigjøre arealet til andre formål det er behov for. Inn- og utkjøringen som er regulert inn i nord, men som per dags dato ikke er etablert, videreføres i ny plan for å gi mulighet til etablering av en sekundær atkomst til basen (se inntegnet pil i figur 3-1). Hvilke påvirkninger trafikkavviklingen/-situasjonen på Strandveien vil få som følge av endret hovedatkomstvei, skal i denne sammenheng vurderes.



Figur 3-1. Foreløpig skisse av situasjonsplanen. Illustrasjonen viser hovedendringene som foreslås med den nye planen for Ramsund orlogsstasjon, med maks utnyttelse i forhold til bygninger og kai, inn- og utkjøringer (rød pil er ny hovedatkomst, oransje pil er sekundæratkomst) og ny plangrense i grønt (LPO Arkitekter, 2025).

Detaljreguleringen for Ramnes skyte- og øvingsfelt vil i hovedsak videreføre Forsvarets bruk av skytebaner og øvingsaktivitet i skytefeltene. I tillegg legger planen til rette for etablering av nye bygg på land og tiltak i sjø, masseuttak, antenrepark og landingsplasser for helikopter. Det er opplyst om at ved full utbygging av illustrasjonsprosjektet for Ramnes skyte- og øvingsfelt forventes det at trafikken til og fra feltet øker med 15-20 % i permanent situasjon.

3.2 Veiløsning



Figur 3-2. Skisse av foreslått veiløsning som viser ny hovedatkomst, veistruktur og forbedret tilrettelegging for myke trafikanter langs hovedveien (Multiconsult, 2025).

Figur 3-2 viser tiltak for videreutvikling av Ramsund-området. I dag finnes lite tilrettelegging for myke trafikanter, mens framtidig løsning legger opp til betydelig bedre tilrettelegging med sammenhengende gang- og sykkeløsninger/fortau langs atkomstområdet, særlig rundt områder hvor det forventes mye trafikk. Tegningen viser også foreslåtte terrenginngrep, herunder graveskråninger, samt dimensjonering av veibredder og oppstillingsarealer i tilknytning til port og kontrollpunkt. Løsningen er tilpasset både persontrafikk, varelevering og militærtrafikk.

3.3 Parkering

I dagens situasjon er det ca. 100 merkede parkeringsplasser tilknyttet orlogsstasjon, noe som er vurdert til å være en underdekning av dagens behov. Med en større utbygging av området og flere ansatte vil det være behov for en større parkeringsdekning. Da mange står langtidsparkert på basen grunnet øvelser og prosjekter som foregår andre steder, er det ikke grunnlag for å beregne nyskapt trafikk ut ifra parkeringsdekningen.

I framtidig situasjon er det oppgitt 100 % økning av parkeringsplasser på basen, grunnet økt aktivitet, samt kompensasjon for dagens underdekning av parkeringsplasser. Basen er derfor

forventet å ha ca. 200 parkeringsplasser etter ferdig utbygging. Etter en dobling av antall parkeringsplasser vil planområdet få en høy parkeringsdekning.

3.4 Trafikale konsekvenser og anbefalinger

3.4.1 Trafikkmengder

Ramsund

Det er i dag ca. 150 fast ansatte på basen i Ramsund, med totalt ca. 200 kjøretøy inn og ut hver dag. Etter ferdig utbygging er det estimert ca. 30 % økning for landtrafikken som følge av Ramsund-planen. En slik økning gir en ny trafikkmengde på ca. 260 kjøretøy inn og ut av basen hver dag. Som nevnt tidligere, er det estimert ca. to tungtransporter per dag i dagens situasjon. Etter ferdig utbygging er det ikke forventet noe særlig økning i tungtrafikkandelen, da sjøtrafikken avlastar landtrafikken.

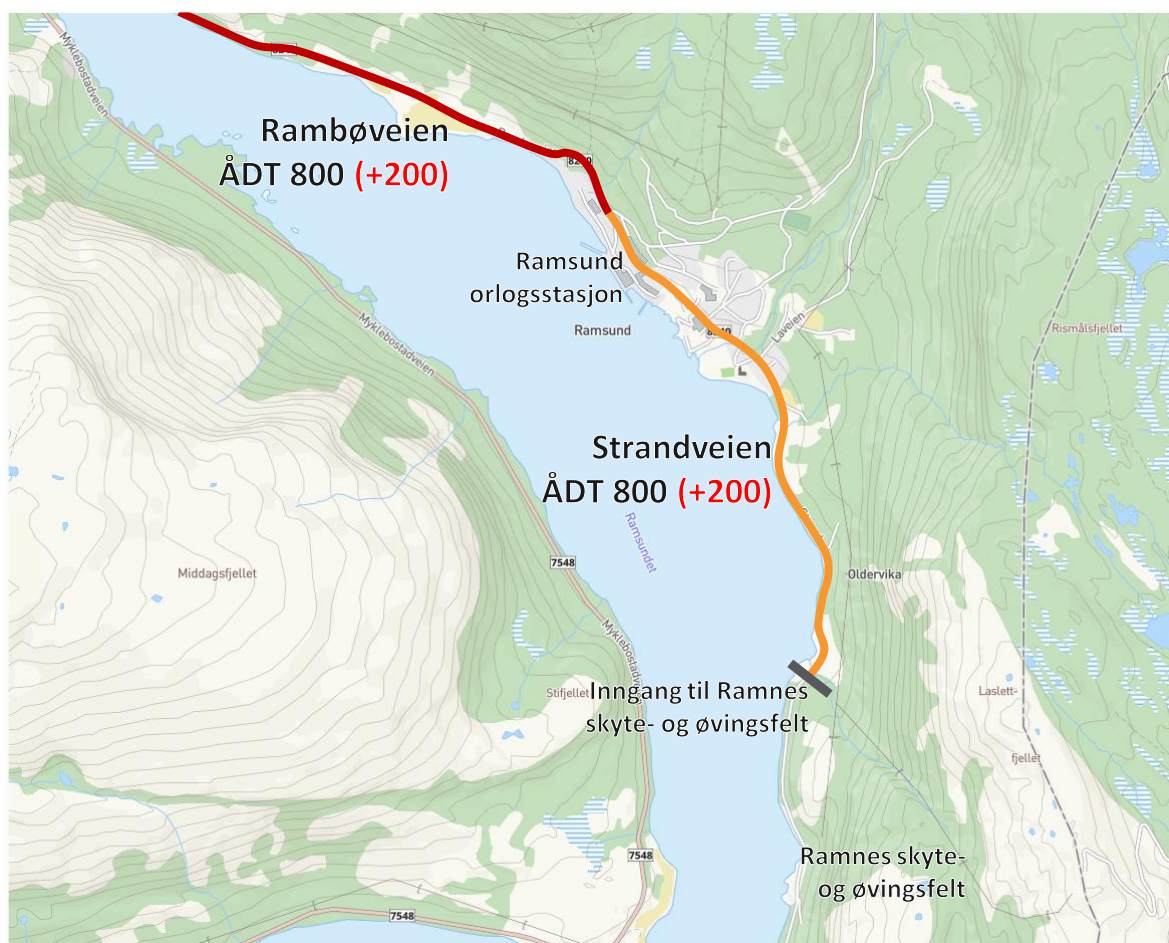
Av den nyskapte trafikken inn og ut av planområdet for Ramsund forventes det at 50 % fordeles nordover på Strandveien/Rambøveien, og 50 % fordeles sørover på Strandveien mot Ramnes skyte- og øvingsfelt, altså en liten økning på 130 kjøretøy per døgn i hver retning fra dagens situasjon.

Ramnes

Det er estimert at trafikken inn og ut av Ramnes skyte- og øvingsfelt vil øke med 15-20 % i permanent situasjon. Dette medfører en økning fra dagens 40-60 bilturer inn/ut av feltet til mellom ca. 50-70 bilturer i framtidig permanent situasjon. Dette er basert 20 % vekst. Det er ikke mulig å kjøre lengre sør enn Ramnes skyte- og øvingsfelt og hele trafikkøkningen som følge av Ramnes-planen vil derfor komme på fylkesveien nord for feltet.

Framtidig ÅDT Strandveien

Fordi Ramsund er et lite tettsted, og kollektivdekningen er begrenset, er det forventet at de fleste kjører bil til orlogsstasjonen og skyte- og øvingsfeltet. Basert på trafikkøkningen fra både Ramsund- og Ramnes-planen er beregnet ÅDT på Strandveien og Rambøveien for framtidig situasjon estimert til 800 fra dagens 600. Dette er en økning på ca. 33 %.



Figur 3-3 Framtidig ÅDT (økning fra dagens situasjon i rødt) som følge av planarbeidene på Ramsund og Ramnes.

3.4.2 Trafikksikkerhet og anbefalinger

Dersom den regulerte atkomsten i nordenden av orlogsstasjonen tas i bruk for tunge kjøretøy vil det få positive innvirkninger for trafikksituasjonen i området. Bruken av den sekundære atkomsten i nord for større transporter vil kunne påvirke positivt på trafikksikkerheten og -støy ved at slik trafikk kommer inn på orlogsstasjonen nord for Ramsund sentrum. Dermed unngås det at tungtrafikk kommer i konflikt med øvrig skole- og barnehagetrafikk lenger sør i området.

Samtidig kan det å flytte hovedatkomsten sørover skape konflikt mellom øvrig trafikk inn og ut av orlogsstasjonen og myke trafikanter i Ramsund sentrum. Særlig viktig i denne sammenheng er konflikt mellom kjøretøy og skoleelever, da Ramsund skole ligger rett overfor den nye hovedatkomsten. Videre ligger matbutikken ca. 200 meter sørover fra ny atkomst, på sørsiden av Strandveien, som medfører at de nordlige boligområdene må krysse Strandveien for å komme til butikken.

Dagens trafikksituasjon langs fylkesveien og inn mot orlogsstasjonen er preget av begrenset tilrettelegging for gående og syklende. Skissen for ny hovedatkomst viser imidlertid at det legges opp til en mer helhetlig og trafikksikker løsning. Den nye løsningen inkluderer sammenhengende gang- og sykkelløsninger/fortau fra litt vest for det nordligste atkomstområdet og fram til krysset med Lundveien, ved matbutikken. Det planlegges også for gang- og sykkelløsning langs Brennaveien, med en snarvei til Ramsund bussholdeplass. Dette vil gi en betydelig forbedring sammenliknet med dagens situasjon, hvor myke trafikanter i stor grad må ferdes i smal kjørebane eller på uformelle skulderarealer.

En slik utbedring vil bidra til å redusere konfliktnivået mellom kjøretøy og myke trafikanter, spesielt i områdene rundt skolen og mellom boligområdene og matbutikken. Tiltaket vurderes som særlig

viktig når hovedatkomsten flyttes sørover, ettersom dette gir økt trafikk nær viktige målpunkt for gående og syklende. I tillegg forventes det at Ramnes-planen også vil generere noe mer trafikk som skal gjennom sentrum.

I figur 3-4 er det foreslått gangfelt der det er et behov for trygg kryssing. Dette gjelder særlig i forbindelse med både den nye hovedatkomsten og ved matbutikken. I tillegg kan det vurderes å senke fartsgrensen til 30 eller 40 km/t på deler av Strandveien, i tråd med Statens vegvesens (2022) kriterier for fartsgrenser. Dette tiltaket kan bidra til bedre trafikksikkerhet i området rundt skolen og Ramsund sentrum generelt.

En ny hovedatkomst lengre sør i baseområdet Ramsund vil føre til minimale trafikale konsekvenser for offentlig vei mot inngangen til Ramnes skyte- og øvingsfelt, da dette er utenfor sentrumsområdet. Det antas at noe av den sørgående trafikken på Strandveien vil svinge inn i boligområdene på nordsiden av Strandveien. Dette kan medføre enda mindre trafikk mot Ramnes skyte- og øvingsfelt. Beregnet trafikkøkning som følge av Ramnes-planen er også beskjedent. På grunn av liten økning i ÅDT, og få boliger i sørgående retning på Strandveien fra orlogsstasjonen, er vurderingen at endret hovedatkomst vil få minimale trafikale konsekvenser på strekningen mot øvingsfeltet.

Selv om trafikkøkningen totalt for begge planforslagene er liten, anbefales det å sikre tilstrekkelig med møteplasser for at kjøretøy skal kunne passere hverandre da det er lav standard på veien (se kapittel 2.2). Fordi logistikk til Ramsund orlogsstasjon hovedsakelig foregår via sjøen, vil det få minimale konsekvenser for tungtrafikken på den sørlige strekningen av Strandveien. Tiltakene for Ramnes skyte- og øvingsfelt, slik de er beskrevet i planprogrammet, vil i liten grad endre dagens trafikale situasjon i permanent situasjon, utover en liten økning i ÅDT. Som følge av at begge planforslagene medfører økt trafikk på Strandveien bør det vurderes å undersøke tilstanden og kapasiteten på broen over Melsbølva da fylkeskommunen tidligere har opplyst om vedlikeholdsetterslep (se figur 2-4 og kapittel 2.2). I tillegg anbefales det å vurdere sideterreng langs Strandveien mellom Ramsund og Ramnes for å sikre at det ikke er farlige sidehindre i sikkerhetssonen i henhold til N101 (Statens vegvesen, 2022).



Figur 3-4. Foreslåtte trafikksikkerhetstiltak for å tilrettelegge for mange trafikanter.

3.5 Anleggsgjennomføring

Anleggsperiodene for Ramsund og Ramnes overlapper, og vil pågå fra 2026 til 2033 for Ramsund og 2027 til 2030 for Ramnes. Mesteparten av anleggstransporten vil komme med lekter via sjøveien, mens resterende transport kommer via land. Antall bilturer som er oppgitt i de neste delkapitlene viser til tur/retur.

3.5.1 Ramsund

Anleggsarbeidene på Ramsund vil pågå over en lang tidsperiode og gjennomføres i flere byggetrinn med varierende omfang og intensitet. Planlagt framdrift for de første kjente byggetrinnene strekker seg fra 2026 til 2033. Det legges opp til flere parallelle anleggsaktiviteter knyttet til nye bygg, kaiutvidelser, terrengarbeider og nødvendig infrastruktur.

En stor andel av massetransporten vil gjennomføres via sjøveien. Det er anslått at ca. 80 % av massene transporteres med lekter, mens 20 % vil gå på vei, hvorav ca. 87 % av disse transportene hentes fra nærliggende depot (Forsvarsbygg, LPO arkitekter AS, 2025). Dette er et viktig avbøtende tiltak for å redusere belastningen på fylkesveien. I tillegg planlegges det å etablere atkomsten i nord tidlig, og slik minimere anleggstrafikken som må innom sentrumsområdet.

Følgende anleggstrafikk via vei er forventet i forbindelse med Ramsund-planen:

- Steintransport for sjøutfylling
 - Periode: Q4 2027 – Q4 2028
 - Omfang: Ca. 20 000 turer (100 000 m³ / 10 m³ per bil)
- Betongtransport til kaier
 - Periode: Q4 2028 – Q4 2032
 - Omfang: Ca. 300 turer
- Transport av byggematerialer/moduler
 - Periode: Q1 2026 – Q2 2033
 - Omfang: Ca. 1400 turer

I tillegg kommer daglig trafikk fra varebiler, håndverkere og entreprenørkjøretøy, som vil variere gjennom anleggsperioden og gi en ytterligere økning i trafikkmengden, noe som er utfordrende å tallfeste.

3.5.2 Ramnes

Per mars 2026 er det planlagt for at anleggsarbeidene i forbindelse med utbyggingen av Ramnes-planen vil foregå i tidsperioden 2027 til 2030. Det legges opp til flere parallelle anleggsaktiviteter knyttet til nye bygg, kaiutvidelser, terrengarbeider og nødvendig infrastruktur. Ca. 90 % av anleggstransporten vil gå via sjøveien, mens resterende 10 % vil gå via land på fylkesveien. Dette er et viktig avbøtende tiltak for å redusere belastningen på fylkesveien.

Følgende anleggstrafikk via vei er forventet i forbindelse med Ramnes-planen:

- Betongtransport til kaier
 - Periode: Q2 2028 – Q1 2030
 - Omfang: Ca. 1 000 turer
- Transport av byggematerialer/moduler
 - Periode: Q2 2028 – Q2 2029
 - Omfang: Ca. 80 turer
 - I tillegg estimeres ca. 24 turer i Q2 2030

I hele anleggsperioden vil det også være daglig trafikk fra de som utfører arbeidene. For Ramnes-planen er dette estimert til mellom 4 og 20 turer per dag i perioden Q1 2027 til Q2 2030. All steintransport for sjøutfylling er planlagt transportert via sjøveien.

3.5.3 Trafikale konsekvenser av anleggsgjennomføringen for Ramsund og Ramnes

Anleggsperioden for Ramsund og Ramnes vil gi en merkbar økning i tungtrafikk på fylkesveien, særlig i perioder med intens transport av stein og byggematerialer. Dette er allerede en vei med lav standard og smal bredde, og det vurderes som sannsynlig at deler av strekningen vil være sårbar for ytterligere forringelse dersom trafikken ikke håndteres med avbøtende tiltak. Anleggstrafikken via land som skal til Ramnes benytter fylkesveien helt fram til skyte- og øvingsfeltet. For arbeidet tilknyttet Ramsund gjelder bekymringen særlig strekningen mellom depot ved Ramsundbrua og portene inn til orlogsstasjonen, der store deler av anleggstrafikken vil passere. Det kan derfor være nødvendig å følge opp fylkesveiens tilstand og vurdere om det må settes inn midlertidige forsterkningstiltak eller restriksjoner i anleggsperioden.

Det er likevel positivt at majoriteten av massetransportene planlegges å gå på sjøveien for arbeidet knyttet til både Ramsund og Ramnes, noe som reduserer belastningen på lokalveiene betydelig. For å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter og øvrige trafikanter anbefales det at tiltak og avbøtende løsninger for anleggsfasen tydelig beskrives i den videre planleggingen, inkludert midlertidige trafikkavvikling og sikringstiltak langs gang- og sykkelforbindelser.

4 Oppsummering

Denne trafikkanalysen er utarbeidet i forbindelse med detaljreguleringsplanene for Ramsund orlogsstasjon og Ramnes skyte- og øvingsfelt. For den trafikale situasjonen er flytting av dagens hovedatkomst til Ramsund orlogsstasjon det mest relevante tiltaket. I dag har Strandveien en ÅDT på 600 kjøretøy per døgn. Det er forventet en liten økning i ÅDT basert på planen for orlogsstasjonen, hvor det er estimert ca. 30 % økning i landtrafikken. Dette tilsvarer en ny trafikkmengde på ca. 260 kjøretøy inn og ut av basen hver dag. Som følge av Ramnes-planen forventes en økning på ca. 15-20 %, som vil si en vekst fra ca. 40-60 kjøretøy inn og ut av feltet i dag, til ca. 50-70 kjøretøy i framtidig situasjon. Framtidig ÅDT på Strandveien er beregnet til ca. 800, som tilsvarer en økning på ca. 33 %.

Endringen av hovedatkomsten til orlogsstasjonen kan medføre noen konflikter for myke trafikanter, og særlig for skoleelever, da hovedatkomsten til basen flyttes nærmere innkjørselen til Ramsund skole fra Strandveien. Det er derfor anbefalt å utvide dagens gang- og sykkelvei, samt etablere flere trygge krysningspunkter for myke trafikanter. I tillegg kan det vurderes å senke fartsgrensen fra 50 km/t til 30 km/t på deler av Strandveien som går gjennom tettstedet.

I dag har Ramsund orlogsstasjon ca. 100 parkeringsplasser. Dette er en underdekning av dagens behov. Reguleringsplanen legger opp til ca. 200 parkeringsplasser i en framtidig situasjon. Med ca. 260 kjørende inn og ut av basen per dag (130 per vei), vurderes planlagt antall parkeringsplasser som tilstrekkelig.

Planforslagene vurderes til å ha liten innvirkning på den trafikale situasjonen på Strandveien, mellom Ramsund og Ramnes skyte- og øvingsfelt. I anleggsperiodene vil det forekomme økt tungtransport på fylkesveien, og det finnes en bekymring for at den allerede slitte veien kan få ytterligere belastning. De største utslagene forventes i perioder med omfattende massetransport knyttet til utfylling i sjø og materialleveranser til nye bygg. Det er derfor viktig at anleggsfasen følges opp med nødvendige avbøtende tiltak og vurdering av veiens tilstand. Samtidig er det positivt at en betydelig andel av massetransportene er planlagt via sjø, noe som reduserer belastningen på lokalveiene.

5 Referanser

Entur. (20.05.2023). *Entur*. Hentet fra <https://entur.no/kart>

Forsvarsbygg, LPO arkitekter AS. (2025). *Dialogmøte om vei og trafikk - Detaljregulering av Ramsund orlogsstasjon*.

LPO Arkitekter. (2024). *Planprogram for Ramnes skyte- og øvingsfelt - Detaljregulering med konsekvensutredning*.

LPO Arkitekter. (2025). *Planprogram for Ramsund orlogsstasjon - Detaljregulering med konsekvensutredning og planprogram*.

Statens vegvesen. (2022). *Fartsgrensekriterier 2022*. Oslo.

Statens vegvesen. (2022). *N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr*.

Statens vegvesen. (2023). *N100 Veg og gateutforming*.

Statens vegvesen. (2026). *Troms - vegliste Normaltransport oppdatert per 01. februar 2026*.

Store norske leksikon. (2025). *Ramsund*. Hentet fra <https://snl.no/Ramsund>