

Forsvarsbygg  
Postboks 405 Sentrum  
0103 Oslo

Oslo, 05.06.2019

Også sendt per e-post: postmottak@forsvarsbygg.no

Ansvarlig advokat: Yngve von Ahnen

Deres ref.: Reguleringsplan Evenes

Vår ref.: 170122

## **MERKNADER TIL FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSTREDNING FOR EVENES FLYSTASJON OG HARSTAD / NARVIK LUFTHAVN**

### **1. INNLEDNING OG KORT PRESENTASJON AV MERKNADSGIVER**

Det vises til Forsvarsbyggs («**FB**») forslag til statlig reguleringsplan for Evenes Flystasjon og Harstad / Narvik lufthavn, publisert på FBs hjemmesider den 3. april 2019 («**Reguleringsplanforslaget**»).

Det er satt frist for merknader til innen 7. juni 2019, og jeg inngir med dette merknader på vegne av Evenes Utvikling AS (org. nr. 918 886 826) («**EU**»).

Det har vært en omfattende dialog mellom FB og EU under planarbeidet, og jeg nøyer meg derfor her med å igjen vise til at EU har en tinglyst avtale med grunneier for utbygging av gnr. 4, bnr. 106 i Evenes kommune («**Eiendommen**»). Kopi av grunneiers merknader til Reguleringsplanforslaget, hvor hun slutter seg til EUs merknader, følger vedlagt (vedlegg 1). Grunneiers merknader sendes også per post til FB i dag. Som FB er vel innforstått med, har EU i samarbeid med grunneier omfattende utbyggingsplaner for Eiendommen. Eiendommen ligger i sin helhet innenfor det foreslåtte planområdet, og en regulering iht. Reguleringsplanforslaget vil kunne være svært skadelig for den planlagte utbyggingen. I det henseende minnes det også om grunneiers avtale med staten v/ Forsvarsdepartementet av april 1975, hvorefter staten bekreftet at de ikke skulle «... legge noen hindringer i veien for en utbygging slik grunneieren måtte ønske for eget formål eller til fordel for andre intreserte som grunneieren måtte komme i kontakt med».

EU er i utgangspunktet positive til at den statlige reguleringsplanen også omfatter Eiendommen. Dette forutsetter imidlertid at Eiendommen reguleres i overensstemmelse med EUs utbyggingsplaner. Dette kan skje ved en områderegulering som åpner opp for en slik utbygging, og med senere detaljregulering av Evenes kommune. For det tilfelle at en regulering i overensstemmelse med EUs utbyggingsplaner ikke lar seg gjennomføre, må Eiendommen tas ut av planområdet, slik at EU selv kan besørge nødvendig regulering av Eiendommen i samråd med Evenes kommune. Under enhver omstendighet må det gjøres endringer i reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.1, som etter EUs oppfatning, basert på den innstilling FB har vist i denne sak, vil forhindre enhver utbygging.

EU legger for øvrig til grunn at en regulering ikke vil skje med det formål at staten, enten ved FB eller det heleide statlige aksjeselskapet Avinor, senere skal kunne ekspropriere Eiendommen, eller deler av Eiendommen, med hjemmel i reguleringsplanen.

EUs merknader til Reguleringsplanforslaget omfatter kun reguleringen av Eiendommen. EU har ingen øvrige merknader, herunder hva gjelder Forsvarets og Avinors eiendom.

EU har sendt mange brev til både FB, Kommunal- og moderniseringsdepartementet («KMD») og Forsvarsdepartementet («FD»), herunder merknader av 12.09.2017 og tilleggsbemerkninger av 29.09.2018 til FBs tidligere forslag til planprogram. Det vises til EUs tidligere bemerkninger / innvendinger, som inngår i disse merknadene og opprettholdes.

## 2. GENERELT

### 2.1. Innspill, medvirkning og saksbehandling

På side 7 i Evenes flystasjon planbeskrivelse («**Planbeskrivelsen**») skriver FB som følger:

*«Forsvarsbygg har mottatt innspill til planforslaget både fra AVINOR og private, og så langt det er forenlig med Forsvarets interesser og et forsvarlig helhetssyn er disse innarbeidet i planforslaget».*

EU har inngitt utallige bemerkninger / innspill til både reguleringsarbeidet og planforslaget, herunder også konkrete utbyggingsforslag for Eiendommen. Til tross for at forslagene både er forenlig med Forsvarets interesser og til Forsvarets fordel, og da særlig det siste utbyggingsforslaget som ble fremlagt for FB i møte den 13. desember 2018 og for FD i møte den 23. mai 2019, kan ikke EU se at FB på noen som helst måte verken har innarbeidet eller behandlet dette i Reguleringsplanforslaget. Snarere tvert imot, fremstår det som at FB totalt har oversett EUs bemerkninger og forslag. FB skal foreta en saklig og forsvarlig reguleringsprosess, men har ikke vist noen interesse for dialog – selv om EU har informert om at man ønsker et samarbeid om utbyggingen av Eiendommen. Forslaget fra EU, som bl.a. fullt ut hensyntar og forbedrer innsynsproblematikken, virker ikke å være sendt videre av FB til Forsvaret for en konstruktiv og uhildet vurdering. FB har istedenfor aktivt motarbeidet EU, ved å fokusere på å sette EUs samarbeidspartner, Rambøll, ut av spill. Det fremstår ikke som at FB har fokusert på en forsvarlig saksbehandling i reguleringsarbeidet, men snarere på utenforliggende hensyn.

Til tross for ovennevnte, samt EUs mange brev, er EU kun nevnt én plass i Planbeskrivelsen. Dette er på side 43, hvor følgende fremgår:

*«Reguleringsforslag for privat næringsutvikling Gnr 4 Bnr 106. Evenes Utvikling AS ble stiftet 15.03.2017 og har tinglyst avtale med eier av gnr 4 bnr 106 om utbygging av eiendommen med formål hotell og konferanse, bilpleie, samt annen næringsvirksomhet.*

*Skisse av planforslag for nevnte formål ble sendt Forsvarsbygg som merknad til planprogrammet og med anmodning om å inkludere dette i foreliggende planforslag. Planforslaget er ikke oversendt Evenes kommune, og det er foreløpig ikke varslet oppstart av planarbeidet» (side 43).*

Sett hen til den store betydningen og virkningene en utbygging av Eiendommen vil ha, både mht. sikkerhet, sosiale forhold, arbeidsplasser og næringsmessige forhold på Evenes, er det uforståelig at FB ikke har vurdert EUs forslag nærmere, og at de heller ikke har nevnt dette i Reguleringsforslaget. Som jeg vil komme tilbake til under punkt 3 nedenfor, fremstår det snarere som at FB tett opp mot

fremleggelsen av forslaget har endret reguleringsbestemmelsene for ytterligere å hindre EUs utbygging av Eiendommen.

Avslutningsvis under dette punkt påpekes det at FBs beskrivelse ovenfor er feil. EU har bedt om oppstartsmøte med Evenes kommune to ganger, herunder også oversendt planforslag, men dette ble avvist begge gangene pga. besluttet statlig reguleringsarbeid.

## **2.2. Planområdet og Avinor**

FB inntok, på grunn av sikkerhetsmessige årsaker, opprinnelig kun den sørlige delen av Eiendommen inn i planområdet, dvs. den delen av Eiendommen som ligger på sørsiden av RV833. Etter gjentatte innsynsbegjæringer, ble vi kjent med at FB allerede den 31. mars 2017 oversendte sitt planutkast med tilhørende avgrensning til Avinor. Avinor ble da gitt anledning til å kommentere planavgrensningen, og anmodet om at Eiendommen i sin helhet ble inkludert, dvs. også den nordlige delen av Eiendommen. FB endret da planområdet iht. Avinors anmodning, uten noen dokumentert form for selvstendig vurdering av bakgrunnen for anmodningen og om dette var i samsvar med FBs mandat for den statlige reguleringen. Dette skjedde uten at grunneier til Eiendommen ble varslet eller ble gitt samme mulighet som Avinor til å kommentere planområdet. Det fremheves for øvrig at FB overhodet ikke orienterte / varslet grunneier om at Eiendommen ble inkludert i planområdet eller at man hadde et reguleringsforslag under utarbeidelse, og det var EU som først ble kjent med dette i mai 2017 og deretter tok saken opp med FB. Forsvaret har ikke behov for Eiendommen, og da særlig ikke den nordlige delen – som ble tatt inn på bakgrunn av Avinors kommersielle interesser. Den nordlige delen av Eiendommen må følgelig i alle tilfelle tas ut av planområdet.

Hva gjelder Avinors rolle og medvirkning i reguleringsarbeidet, opprettholdes EUs tidligere innsigelser, herunder innsigelser som gjelder vesentlige mangler ved saksbehandlingen samt inhabilitet og som kan ha virket bestemmende på forslagets innhold. Det er fremdeles lagt opp til et nært samarbeid i reguleringsarbeidet mellom FB og Avinor. På side 9 i Planbeskrivelsen skrives det bl.a. som følger:

*«Reguleringsplanen utarbeides som en statlig reguleringsplan med tilstrekkelig detaljeringsgrad for å gjennomføre nødvendig utbygging og drift for Forsvaret, samt gjennomføring av AVINOR sine tiltak».*

Videre er Avinors «... utbyggingsbehov knyttet til utvidelse av terminalbygg og sivile flyoppstillingsplasser ivare tatt i konseptet» (side 25). Hva gjelder Avinors eventuelle behov for erverv av areal, vises det til punkt 3.1 nedenfor.

Som EU tidligere har gitt uttrykk for, er det forståelig at det er nødvendig med et samarbeid mellom FB og Avinor mht. fellesfunksjoner mv. Det registreres imidlertid fremdeles at Avinors mer kommersielle interesser er tillagt betydelig vekt i Reguleringsplanforslaget. Selv om FB har tatt ut formuleringer fra det forrige planforslaget, som med tydelighet bekreftet dette, skinner dette fremdeles igjennom i Reguleringsplanforslaget.

I tillegg til at i) det var Avinor som sørget for at den nordlige delen av Eiendommen ble inkludert i planområdet, ii) at Reguleringsplanforslaget tilrettelegger for erverv av areal av Avinor fra Eiendommen (punkt 3.1 nedenfor) og iii) at Avinor uttrykkelig ble tatt inn i FBs tidligere forslag til restriksjon (punkt 3.2 nedenfor) mv., har FB lagt Avinors masterplan for Evenes lufthavn til grunn i Reguleringsplanforslaget. Masterplanen viser med tydelighet at det er Avinors kommersielle interesser

som har vært retningsgivende for Avinors arbeid i saken. Dette er gjort til tross for at KMD uttrykkelig har sagt at slike hensyn ikke er forenlig med en statlig reguleringsplan. Hva gjelder Avinors innstilling til så vel grunneiers virksomhet som Eiendommen for øvrig, vises det igjen særlig til følgende deler av Avinors masterplan:

*«**Parkering** er en av lufthavnas hovedinntektskilder med om lag 1000 parkeringsplasser. Den er i de seinere år under hardt press pga. lokal konkurrent med areal nært terminal, med svært lave priser»; og at*

*«Erverv av grunn langs Flyplassveien» har vært et tiltak allerede fra masterplanen for årene 2006 – 2015, som fremdeles ikke er gjennomført.*

Det fremgår også av Masterplanen at Avinor har til hensikt å arbeide for en helt unødvendig omlegging av RV833, med bla. rundkjøringer på Eiendommen, som kun er til fordel for Avinors kommersielle interesser.

I tillegg vises det Avinors ulike utbyggingsfaser, som det også er henvist til i Planbeskrivelsen (side 27), som i betydelig grad vil vanskeliggjøre / umuliggjøre den planlagte utbyggingen av Eiendommen.

Den statlige reguleringsplanen må ikke tilgodese Avinors kommersielle interesser, og den må heller ikke gi Avinor en ekspropriasjonsadgang som de i dag savner. Hva gjelder ovennevnte og FBs saksbehandling for øvrig, vises det til EUs tidligere brev.

### 3. MERKNADER TIL FBS FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN

#### 3.1. Det protesteres mot ethvert evt. erverv fra Avinor

Formålet med Evenes flystasjon reguleringsbestemmelser («**Reguleringsplanen**») angis i punkt 1 bl.a. til å være:

*«For å sikre arealer for nødvendig samdrift mellom militære behov og sivil luftfart, omfatter planen også Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og et privat serviceareal i lufthavnens atkomstzone. Hovedtrekkene i gjeldende regulering videreføres for disse områdene. For å sikre lufthavnoperatørens oppgaver innen sivil luftfart med utvidelsesmuligheter for terminale, er det nødvendig å **tilrettelegge for erverv av et areal fra et privat serviceområde**» (min utheving).*

Hva gjelder eventuelle erverv av arealer fra Eiendommen, er dette svært uklart angitt/beskrevet i Reguleringsplanforslaget. På side 27 i Planbeskrivelsen skrives det at Avinors planlagte utbygging av terminal og flyoppstilling også krever «... kjøreforbindelse på nordsiden av terminalen frem til planlagt nytt dagtankanlegg for fuel», noe som kan «... utløse behov for å erverve noe areal fra ...» Eiendommen. Videre fremgår det som følger på side 66 i Planbeskrivelsen:

*«AVINOR har behov for å **utvide** sitt areal SLA3 for å kunne gjennomføre planlagt utvidelse av passasjerterminalen og antall flyoppstillingsplasser. AVINOR har behov for å **ervertve** et areal i størrelsesordenen 1,9 daa fra gjeldende regulering SPP2 til etablering av nytt fuel-anlegg» (mine uthevinger).*

EU legger til grunn at dette med fuel-anlegget knytter seg til den trekanten som er markert sør-vest på Eiendommen på plankartet. At det skulle foreligge slike behov, samt at det skulle foreligge grunnlag for slike erverv, er helt nytt for EU og grunneier – som ikke har hørt noe om dette tidligere. Det fremgår heller ikke klart av Reguleringsplanforslaget hva Avinor angivelig skal ha behov for å erverve. Er dette det eneste arealet Avinor evt. skulle ha behov for, eller er det mer? Dette fremgår ikke klart av Reguleringsplanforslaget, og jeg ber om en snarlig tilbakemelding på dette.

Selv for det tilfelle at Avinor evt. kun skulle erverve den ovennevnte trekanten, vil man miste 100 parkeringsplasser på Eiendommen, og man vil miste et byggeareal tilsvarende 100 parkeringsplasser ganget med antall etasjer i parkeringsbygget. EU protesterer mot **ethvert erverv fra Avinor**, og det bes om en snarlig, konkret og utfyllende redegjørelse for:

- i) Grunnlaget for et evt. slik erverv, herunder de vurderinger som er gjort;
- ii) Hvorfor Avinor må legge veien akkurat der, fremfor på sin egen eiendom;
- iii) Hvilke betydninger dette evt. vil få; og
- iv) Om Avinor skal utvide depoet.

Slik EU ser det, kan Avinors evt. utvidelser av så vel terminalen og flyoppstillingsplasser samt fuel-anlegget med kjøreforbindelse gjøres på Avinors grunn. Avinor har mer enn nok plass til å legge dette på egen eiendom.

### 3.2. Restriksjoner i arealbruken, jf. Reguleringsplanens reguleringsbestemmelser punkt 3.1

I Planbeskrivelsen er restriksjoner i arealbruken beskrevet som følger på side 65:

*«Bestemmelsene til reguleringsplanforslaget sier i § 3.1 at: I delområdene SLA1 – 5 og BN og SPP kan bygninger og anlegg ikke utføres på en slik måte at det gis varig, skjult mulighet for innsyn til Forsvarets anlegg, bygninger og operative områder. Det tillates ikke oppført nye bygg for andre formål enn det som er strengt nødvendig for at Avinor skal ivareta samfunnets behov for sivil luftfartsdrift».*

Ovennevnte sitat stemmer imidlertid ikke overens med Planforslagets reguleringsbestemmelser. Punkt 3.1 i Planforslagets reguleringsbestemmelser lyder som følger:

**«3.1 Restriksjoner i arealbruk (Pbl § 12-7,2)**

*I delområdene SLA 1- SLA 5 og BN og SPP kan det ikke iverksettes tiltak som kan gi mulighet for økt risiko, blant annet sikkerhetstruende virksomhet, for Forsvarets virksomhet. Alle søknadspliktige tiltak skal forelegges Forsvarsbygg for uttalelse før godkjenning».*

EU hadde et møte med FB den 13. desember 2018. Under møtet presenterte FB bl.a. følgende fra sitt daværende forslag til reguleringsplan:

**«Restriksjoner i arealbruk (Pbl § 12-7,2)**

*I delområdene T1, T2, T5, T6 og N1 og PP2 kan bygninger og anlegg ikke utføres på en slik måte at det gis mulighet for varig, skjult innsyn i Forsvarets anlegg, bygninger og operative områder. Det tillates ikke oppført nye bygg for andre formål enn det som er helt nødvendig for at Avinor skal utføre sine samfunnsoppgaver innen sivil luftfart» (Eiendommen ligger på T5).*

Planbeskrivelsen viser følgelig til det forslaget FB presenterte under møtet med EU i desember 2018, men som nå er blitt endret av FB i selve forslaget til reguleringsbestemmelsene. Denne endringen, på et område som er helt sentralt for EU og av stor viktighet, er ikke redegjort for i Planbeskrivelsen. Dette er en vesentlig saksbehandlingsfeil. Det må her i det minste utarbeides et tillegg til Planbeskrivelsen eller foretas endringer i Planbeskrivelsen, hvor konsekvensene av det nye forslaget utredes og vurderes.

FBs, og evt. Forsvarets, innsigelser mot den planlagte utbyggingen av Eiendommen, har tidligere utelukkende knyttet seg til uønsket innsyn til Forsvarets områder på Evenes. Som vist ovenfor, har imidlertid FB – etter møtet med EU – endret angivelse av begrunnelsen for restriksjoner fra «*varig, skjult innsyn*» til «*økt risiko, blant annet sikkerhetstruende virksomhet*». At innsynsproblematikken dog har vært, og fortsatt er det sentrale, fremgår klart av Planbeskrivelsen, hvor det bl.a. fremheves følgende:

- «Av hensyn til Forsvarets behov for å **skjerme operativ virksomhet** av militær strategisk, nasjonal og alliert interesse på Evenes flystasjon i fremtiden angir reguleringsbestemmelsene at bygninger og anlegg i sivile områder ikke utføres på en slik måte at det gis mulighet for **varig, skjult innsyn** til Forsvarets anlegg, bygninger og områder» (side 10);
- «Av hensyn Forsvarets behov for å **skjerme operativ virksomhet ...**» (side 47);
- «Evenes Flystasjon har i dag **skjermingsverdige** objekter, og med de nye funksjonene vil antallet øke» (side 47);
- «Bygg generelt, og høye bygg spesielt gjør militær operativ virksomhet på Evenes flystasjon sårbar for sikkerhetstruende virksomhet generelt og **innsyn spesielt ... med godt innsyn mot operative områder**» (side 47);
- «Den militære virksomheten på Evenes vil være betydelig og vil ha behov for å være **skjernet**» (side 47); og
- «Det vil allerede med dagens nærhet være utfordrende å finne tiltak som tilstrekkelig **skjermer** og beskytter egen og alliert virksomhet» (side 47) (mine uthevninger).

Vi antar at årsaken til FBs plutselige kursendring i selve reguleringsbestemmelsen skyldes at EU under møtet i desember 2018 presenterte et forslag som fullt ut hensyntar innsigelsene knyttet til innsyn, og som vil innebære en vesentlig forbedring av dagens situasjon. Realiteten er at dersom Eiendommen ikke utbygges, vil dagens innsynssituasjon bestå, noe som innebærer at det fremdeles vil være innsyn både fra Eiendommen og omkringliggende områder, herunder også fra Nautå (et høyereliggende område, med en pågående nærings- og hotellutbygging som vil ha panoramainnsyn til Forsvarets områder).

Videre er det oppsiktsvekkende at FB, i det første forslaget til restriksjoner, sa at kun utbygginger som var «*strengt nødvendig for at Avinor ...*» var tillatt. I stedet for å foreta en forsvarlig og grundig vurdering av EUs utbyggingsforslag, endret heller FB restriksjonene for å motarbeide EUs utbygging. Jeg påpeker her igjen at FB aktivt, ved å konstruere en inhabilitetssituasjon for Rambøll, tvang Rambøll ut av rollen som konsulent for EU.

Til tross for at den nye restriksjonen umiddelbart kan oppfattes bedre for Eiendommen, sammenlignet med det første forslaget fra FB, fremheves det at det i realiteten fremdeles vil gjelde et byggeforbud på Eiendommen. **EU protesterer mot den foreslåtte restriksjonen i arealbruken.** En eventuell restriksjon må åpne for EUs planlagte utbygging. EU har som nevnt hatt et møte med FD den 23. mai 2019, og vil arbeide aktivt videre for å få gjennomslag for en utbygging som foreslått og som også er til Forsvarets fordel.

EU har full forståelse for at Forsvaret har sikkerhetsmessige behov i området, men aksepterer ikke at Avinor bruker reguleringsarbeidet til å få en uberettiget posisjon for å sikre sine kommersielle interesser. Situasjonen er den at EU gjentatte ganger har sagt at de er villige til se på tilpasninger av utbyggingen av Eiendommen som hensyntar Forsvarets behov, og man har fremlagt et utbyggingsforslag som vil ivareta innsynsproblematikken på en særdeles god måte. Dette kommer i tillegg til de mange andre positive virkningene en slik utbygging vil bringe med seg. EUs utbyggingsplan er på alle områder til fordel for Forsvaret, men FB er tydeligvis ikke villig til å foreta en forsvarlig vurdering av planen.

For øvrig leser vi restriksjonen som at Evenes kommune, før de godkjenner noen tiltak eller detaljregulerer Eiendommen, må innhente FBs samtykke. Det bes om en snarlig bekreftelse på hvorvidt dette er en korrekt forståelse av Reguleringsplanen. Sett hen til alt som har skjedd i denne saken, herunder forholdet mellom FB og Avinor, jf. EUs mange tidligere brev, er EU svært skeptisk til at FBs samtykke skal være et vilkår for utbygging. Jeg viser også til hva jeg har sagt overfor i pkt. 3.2 om forskjellen mellom redegjørelsen i Planbeskrivelsen og reguleringsplanen på dette vesentlige punkt, og det må i det minste utarbeides et tillegg til Planbeskrivelsen eller Planbeskrivelsen endres, hvor konsekvensene av det nye forslaget utredes og vurderes.

### 3.3. Foreslåtte reguleringsformål for Eiendommen

I Reguleringsplanen foreslår FB følgende regulering av Eiendommen:

- i) Nordsiden: SLA4; og
- ii) Sørsiden: SPP1, SPP2, BN, SV2 og SF

Det følger av punkt 1 i Reguleringsplanen at «[h]ovedtrekk i gjeldende regulering skal videreføres», og det står uttrykkelig at ovennevnte reguleringsformål skal være «tilsvarende» enten reguleringsplanen for Evenes lufthavn godkjent i 1992, eller reguleringsplan for Evenes serviceområde godkjent i 2015.

#### 3.3.1. Nordsiden av Eiendommen: SLA1 – SLA5 – Område for lufthavn (Pbl § 12-7, 1, 2)

Den nordlige delen av Eiendommen foreslås regulert til SLA4. Under punkt 5.2 i Reguleringsplanen fremgår følgende:

«Arealbruk

*Trafikkområde kan benyttes til lufthavn, det vil si annet trafikkareal for fly, samt tilhørende bygninger, atkomstveier, bilparkering og andre anlegg **tilknyttet** lufthavnens virksomhet og til beredskapsmessige og operative behov. T6/SLA5 skal benyttes til atkomst landside og parkering» (min utheving)*

FB skriver under punkt 2 i Reguleringsplanen at reguleringen her skal være «... tilsvarende T1 – T3, T5, T6 i reguleringsplan for Evenes lufthavn godkjent 1992. planen med bestemmelser videreføres». Etter denne reguleringsplanen, gjelder følgende:

«§ 2. Arealbruk

*Trafikkområdet kan benyttes til lufthavn, det vil si rullebaner og annet trafikkareal for fly, samt tilhørende bygninger, adkomstveier, bilparkering og andre anlegg som er **direkte knyttet til** lufthavnens drift og til beredskapsmessige og operative behov» (mine uthevinger).*

All den tid någjeldende reguleringsplan skal videreføres, må man beholde den tidligere ordlyden.

### 3.3.2. Sørsiden av Eiendommen: BN, byggeområde

Dette reguleringsformålet skal være «... tilsvarende byggeområde næring N1 i reguleringsplan for Evenes serviceområde, godkjent 2015. Planen med bestemmelser videreføres».

Etter Reguleringsplanen er den største tillatte utnyttelsesgraden satt til 70 %, jf. plankartet. I henhold til någjeldende reguleringsplan er utnyttelsesgraden 100 %. Dette må endres i FB forslag til Reguleringsplan.

### 3.3.3. Sørsiden av Eiendommen: SF, Samferdsel

Også dette formålet skal videreføres fra någjeldende reguleringsplan. Under punkt 6.4 i Reguleringsplanen fremgår følgende:

*«Gangvei mellom fortauet, som kommer fra terminalbygningen, og parkeringsplassen er offentlig og skal ha universell utforming. Gangveiens plassering fremgår av reguleringsplan for Evenes Servicesenter, vedtatt 02.07.2015.»*

Videre fremgår det under rekkefølgebestemmelsene, punkt 8.3, kulepunkt 4 som følger:

*«Gang-/sykkelveg eller fortau langs rv 833 fra avkjøring flystasjonen til den sivile terminalen må gjennomføres innen flystasjon tas i ordinært bruk, senest innen 31.12.2022.»*

EU er ikke enig i at gangveien skal plasseres der, dvs. midt på den sørlige delen av Eiendommen. En slik plassering gir ingen mening, og EU foreslår at gangveien plasseres langs riksveien (som det fremgår av EUs utbyggingsforslag, se vedlegg under punkt 4 nedenfor).

EU har ingen innsigelse mot at gangveien plasseres langs riksveien. EU protesterer imidlertid mot at gangveien skal legges midt på den sørlige delen av Eiendommen, og dette må endres i Reguleringsplanen. Det vil være økonomisk svært u hensiktsmessig for utnyttelse av Eiendommen å plassere gangveien der.

## 4. EUS UTBYGGINGSFORSLAG FOR EIENDOMMEN

EU presenterte første gang for FB sitt utbyggingsprosjekt i møte den 22. juni 2017 og senest et oppdatert forslag i møte den 13. desember 2018. Forslaget fra desember 2018 var utarbeidet i samarbeid med Rambøll som innehar meget kompetent ekspertise på området. Rambøll har tidligere bistått FB mht. utbygning på flystasjonen. Til tross for at det burde vært til fordel for Forsvaret at EU benyttet Rambøll, da Forsvarets behov dermed ble best mulig ivaretatt, presset isteden FB Rambøll ut av samarbeidet med EU. (Jeg har innhentet korrespondansen mellom FB og Rambøll som dokumenterer dette.)

Det er svært oppsiktsvekkende at FB i reguleringsplanforslaget overhodet ikke nevner forslaget fra EU. Dette tyder også på at det foreligger en alvorlig saksbehandlingsfeil, da den manglende omtalen viser at forslaget ikke er gitt en seriøs behandling i Forsvaret.



EU har som nevnt presentert sitt utbyggingsforslag for FB, men også for Forsvarsdepartementet i møte den 23. mai 2019. «*Prospektet*» EU utarbeidet til, og presenterte for Forsvarsdepartementet, følger vedlagt (vedlegg 2). I prospektet gis det en mer detaljert oversikt og beskrivelse av så vel utbyggingsplanene og de positive virkningene en slik utbygging vil ha både for Forsvaret, Evenes kommune og landsdelen. Jeg nøyer meg derfor her med en kort oppsummering.

EU planlegger å bygge følgende på Eiendommen:

- Hotell med 300 rom;
- Parkeringshus med 2000 parkeringsplasser;
- Konferansesenter med kapasitet 500 delegater, samt 6 møterom;
- 25 serviceleiligheter;
- Kjøpesenter;
- Helsesenter med akuttklinikk og andre helsetjenester;
- Serveringssteder – restaurant, kafeer, kaffebar;
- Underholdningssteder – pub og diskotek;
- Tur-/bookingsenter;
- Kontorer, lager og logistikkvirksomhet; og
- Bilutleie- og bilpleiesenter.

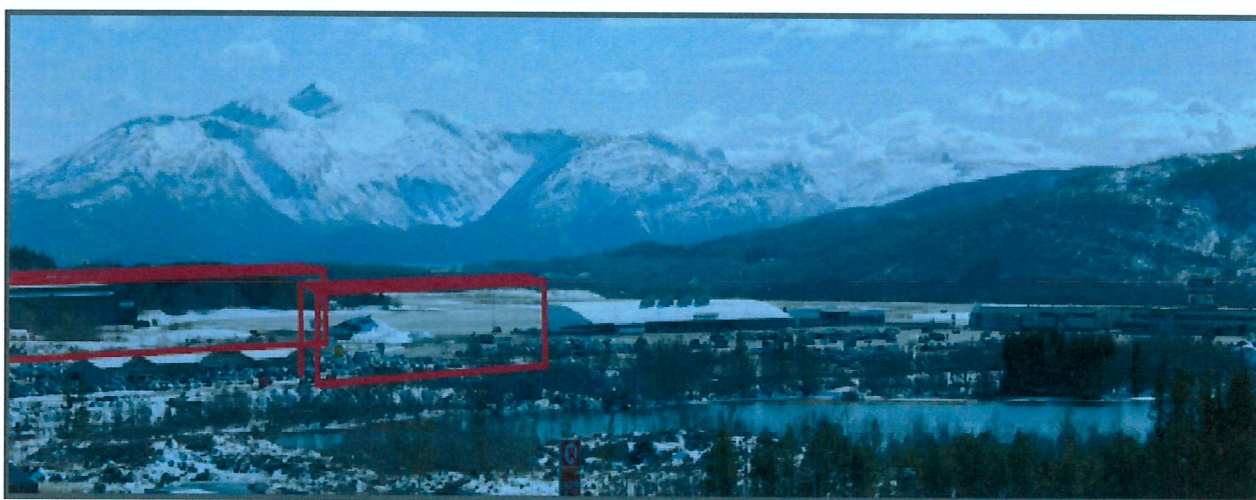
EU har hele veien gjort både FB, KMD og FD oppmerksom på at de er villige til å forsøke å tilpasse utbyggingen av Eiendommen til Forsvarets behov. FBs, evt. Forsvarets, innsigelser mot utbygging av Eiendommen har overfor EU utelukkende knyttet seg til uønsket innsyn. Dette er hensyntatt fullt ut i EUs utbyggingsplaner. Parkeringshuset, som ligger helt inntil Forsvarets områder, vil ha tette vegger mot sør, øst og vest, dvs. uten vinduer, og hotellet vil kun ha utsyn mot øst og nord, dvs. bort fra Forsvarets områder.

Parkeringshuset vil hindre uønsket innsyn mot flyplassen, både fra Eiendommen samt fra områdene beliggende nord-øst for Eiendommen. Dette innebærer at EUs utbygging vil sørge for at det ikke blir innsyn fra Nautå-området, hvor det er under utbygging et hotell – som vil ha panoramainnsikt til Forsvarets område. Reguleringen av Nautå-området og den pågående utbyggingen, med panoramainnsyn til flystasjonens sensitive område, har skjedd uten en eneste innsigelse fra FB, til tross for at «byggeforbudet» på Eiendommen er begrunnet i innsyn. Om dette er et bevis for at innsynsproblematikken for Eiendommen bare er en skinnbegrunnelse fra FB, eller om FB har gjort en alvorlig sikkerhetsmessig feil ved å ikke reagere mot Nautå-utbygningen, kan man bare spekulere i. Det som er viktig er at EUs utbygging kan «reparere» dette for Forsvaret.

Uten EUs utbygging av Eiendommen, vil man ha følgende innsyn mot Forsvarets områder fra hotellet på Nautå:



EUs planlagte utbygging vil skjerme flystasjonen på følgende måte:



Innsynsproblematikken, herunder også muligheten for beskytning av fly fra høyereliggende områder, har også andre reagert på. Jeg vedlegger en artikkel fra nettstedet aldrimer.no ([vedlegg 3](#)). Som EU har kommunisert overfor FD, er EU åpne for å tilby Forsvaret å foreta både installasjoner av overvåkingsutstyr på egnede takflater (parkeringshuset) samt, om ønskelig, også forberede bygningstekniske installasjoner for observasjonsposter på tak til bruk i krisesituasjoner. Sistnevnte vil innebære en vesentlig forbedring av Forsvarets observasjonsmuligheter, sammenlignet med fra bakkeplan på Forsvarets område. Det fremheves at EUs planlagte utbygging således vil gi staten en betydelig besparelse, kontra at staten selv må stå for utbygging av skjerming av Forsvarets områder.

All den tid innsynsproblematikken har vært det vesentligste mht. FBs innsigelser mot utbygging på Eiendommen, er det som nevnt uforståelig at verken FB eller Forsvaret har hatt innsigelser mot utbyggingen på Nautå. Nautå-området som utgjør en vesentlig større trussel mot Forsvarets område og aktivitet enn Eiendommen. Nautå-utbyggingen er heller ikke behandlet nærmere i Reguleringsplanforslaget som et sikkerhetsmessig problem.

EUs planlagte utbygging vil også være en vekstdriver for økonomisk bærekraftig næringsvirksomhet og legge til rette for utvikling av et nytt regionalt handels- og aktivitetssenter, med tilbud som gir attraktivt grunnlag for langvarig satsning og bosetning i lokalområdet. EUs utbygging vil videre bl.a.:

- i) Kunne motvirke pendling av forsvarsansatte til Harstad og Narvik, som er i tråd med det grønne skiftet;
- ii) Tilby urbane tjenester som ikke eksisterer i dag, og antakelig ikke vil eksistere i området i all overskuelig fremtid;
- iii) Avhjelpe Forsvarets utfordringer med å rekruttere forsvarspersonell til Evenes, ved at det blir et mer attraktivt område å bo i;
- iv) Sørge for ca. 200 nye arbeidsplasser i Evenes;
- v) Være et attraktivt møtested for nasjonal forsvarspersonell samt Nato-allierte, og
- vi) Redusere vesentlig Statens kostnader ved kompensasjon til Avinor for støydemping (nytt parkeringshus) på Avinors eiendom i rød sone, da EUs planlagte parkeringshus kan romme hele parkeringsbehovet på Evenes.

EUs planlagte utbygging vil følgelig få en omfattende positiv velferdsmessig betydning for området, uten kostnad for Staten. En utbygging i tråd med EUs forslag vil være en vinn-vinn situasjon for alle involverte.

## 5. AVSLUTNING

Det er ikke innsigelsesadgang til en statlig arealplan (men vedtaket kan selvfølgelig forfølges for de alminnelige domstoler med påstand om ugyldighet og/eller erstatningskrav). Dette innebærer at planmyndighetene må sørge for en forsvarlig saksbehandling. EUs utbyggingsforslag er ikke undergitt en forsvarlig vurdering, og dette må vurderes på nytt.

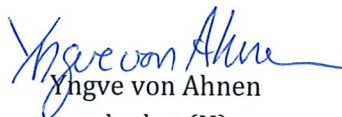
På side 47 i Planbeskrivelsen fremgår det at det vil kunne foretas en ny vurdering av utbyggingstiltak når Forsvarets virksomhet på Evenes flystasjon er ferdigstilt. Dette er altfor sent, og reguleringsbestemmelsens pkt. 3.1 er i realiteten et byggeforbud.

EU ber om Eiendommen reguleres i overenstemmelse med EUs utbyggingsplaner. Dette kan skje ved en områderegulering som åpner opp for en slik utbygning, med senere detaljregulering av Evenes kommune. For det tilfelle at en regulering i overenstemmelse med EUs utbyggingsplaner ikke lar seg gjennomføre, må Eiendommen tas ut av planområdet, slik at EU selv kan besørge nødvendig regulering av Eiendommen i samråd med Evenes kommune. I hvert fall må den nordlige delen av Eiendommen, som ble medtatt i planområdet etter initiativ fra Avinor, tas ut av planområdet. Under enhver omstendighet må det gjøres endringer i reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.1, som etter EUs oppfatning, basert på den innstilling FB har vist i denne sak, vil forhindre enhver utbygning.

EU ser frem til et godt samarbeid med FB i denne saken, og ber om fortløpende oppdateringer. EU ønsker en god dialog om en konstruktiv løsning og deltar gjerne i møter med FB hvor detaljer i utbygningen kan drøftes.

Dersom noe skulle være uklart, eller FB har noen spørsmål, vennligst ta kontakt med undertegnede.

Med vennlig hilsen  
**GRAM, HAMBRO & GARMAN**

  
Yngve von Ahnen  
advokat (H)  
(yva@ghg.no)

Årlaug Stunes  
Korsveien 108

8535 Tårstad

**Forsvarsbygg  
Postboks 405 Sentrum  
0103 Oslo**

5. juni 2019

*Deres ref.: Reguleringsplan Evenes*

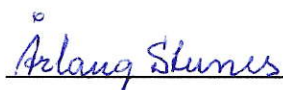
**MERKNADER TIL FORSVARSBYGGS FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED  
KONSEKVENsutredning for Evenes Flystasjon og Harstad / Narvik  
Lufthavn**

Undertegnede er hjemmelshaver til gnr. 4, bnr. 106 i Evenes kommune.

Jeg slutter meg herved til synspunktene/bemerkningene i brev av 5. juni 2019 fra advokat Yngve von Ahnen på vegne av Evenes Utvikling AS (org. nr. 918 886 826).

Evenes, den 5. juni 2019

Med vennlig hilsen,

  
Årlaug Stunes

Kopi: Advokat Yngve von Ahnen ved Gram, Hambro & Garman Advokatfirma AS  
Evenes Utvikling AS

# Evenes Airport City

Prosjektpresentasjon for møte i  
Forsvarsdepartementet den 23. mai 2019

# Evenes Airport City

Et innovativt utbyggingsprosjekt med urbane aktiviteter og kvaliteter, som vil være en lokal og regional vekstdriver for økonomisk bærekraftig næringsvirksomhet, og som vil legge til rette for utvikling av et nytt regionalt handels- og aktivitetssenter med tilbud som gir attraktivt grunnlag for langsiktig satsing og bosetting i lokalområdet.

Langsiktig satsing rundt Evenes Flyplass sikrer vekst og bosetting i lokalområdet istedenfor i Harstad og Narvik, og motvirker pendling som er lite ønskelig i det grønne skiftet.

Et utbyggingsprosjekt med følgende nøkkeltall:

- **150 000 M<sup>2</sup> utbygget gulvflate**
- **NOK 2.5 Milliarder investering**
- **200 Arbeidsplasser i handels, service og helsesektor**

**+ HELSESENTER & AKUTTKLINIKK**



## Utviklingspotensiale:

Selskapet, - Evenes Utvikling AS' (EUs) utbyggingsområde ved Evenes Flyplass har potensiale for en vekst som rettferdiggjør selskapets planlagte investeringer. Dette dels på grunnlag av den eksisterende trafikk ved flyplassen, men dessuten ved den planlagte etablering av forsvarsaktiviteter ved flyplassen, herunder hensyn tatt til antatt etterspørsel fra forsvarstilknyttet personell og familier, av «urbane» tjenester og tilbud som ellers ikke eksisterer og heller ikke i overskuelig fremtid antas å ville eksistere i dette lokalområdet.

I tillegg kan det forventes at de nye handels- og servicetilbudene i lokalområdet, vil skape etterspørsel og deltagelse også fra befolkningen i lokalområdet og i regionen.





## Planlagt utbygging:

- **Hotell**                      **300 rom**
- **Parkeringshus**        **2000 biler**
- **Kongressenter**        **500 delegater**
- **Serviceleiligheter**   **25 enheter**
- **Kjøpesenter**            **3000 m<sup>2</sup>**
- **Helsesenter med Akuttklinikk og andre helsetjenester**
- **Serveringssteder – restaurant, kafeer, kaffebar**
- **Underholdningsteder – pub og diskotek**
- **Turist/eventsenter**
- **Kontorer, lager og logistikkvirksomhet**
- **Bilutleiesenter**
- **Bilpleiesenter**



# Utbyggingens betydning for Forsvarets rekruttering av personell og attraktivitet for Forsvarets og alliertes bruk av Evenes som felles møtested.

Luftforsvarets personelltjeneste har opplyst at de betydelige **problemer med rekrutteringen** til Evenes, skyldes at Evenes oppfattes av forsvarsfamilier som lite attraktivt sted å bo.

Dagens «**forsvarsfamilier**» er i det vesentligste yngre personer, hvor begge ektefeller er yrkesutøvere, og hvor urbanitet med varierte tilbud er en selvfølge, - det gjelder arbeidstilbud, varetilbud, helsetjenester og rekreasjons-/fritidstilbud.

**Urbane tilbud** i nærområdet vil dessuten være vesentlig for øvrige tjenestegjørende personells trivsel, ikke minst vil dette også gjelde Nato alliert forsvarspersonell.

Det absolutt eneste urbane alternativ planlagt i overskuelig fremtid i Evenes, er utbyggingen planlagt av EU, hvor det dessuten vil være god tilgang på arbeid med beregnet 200 stillinger som vil være på flere kvalifikasjonsnivåer.

Utbyggingens forskjellige tilbud med konferansesenter, serviceleiligheter, hotell m.v. vil gjøre flystasjonen til et attraktivt møtested både for nasjonalt forsvarspersonell så vel som for forsvarspersonell fra Nato allierte.

I Forsvarsbyggs utredning og dokumentasjon for den statlige regulering på Evenes, finnes det **ikke en eneste vurdering eller kommentar** om utbyggingsplanene som EU

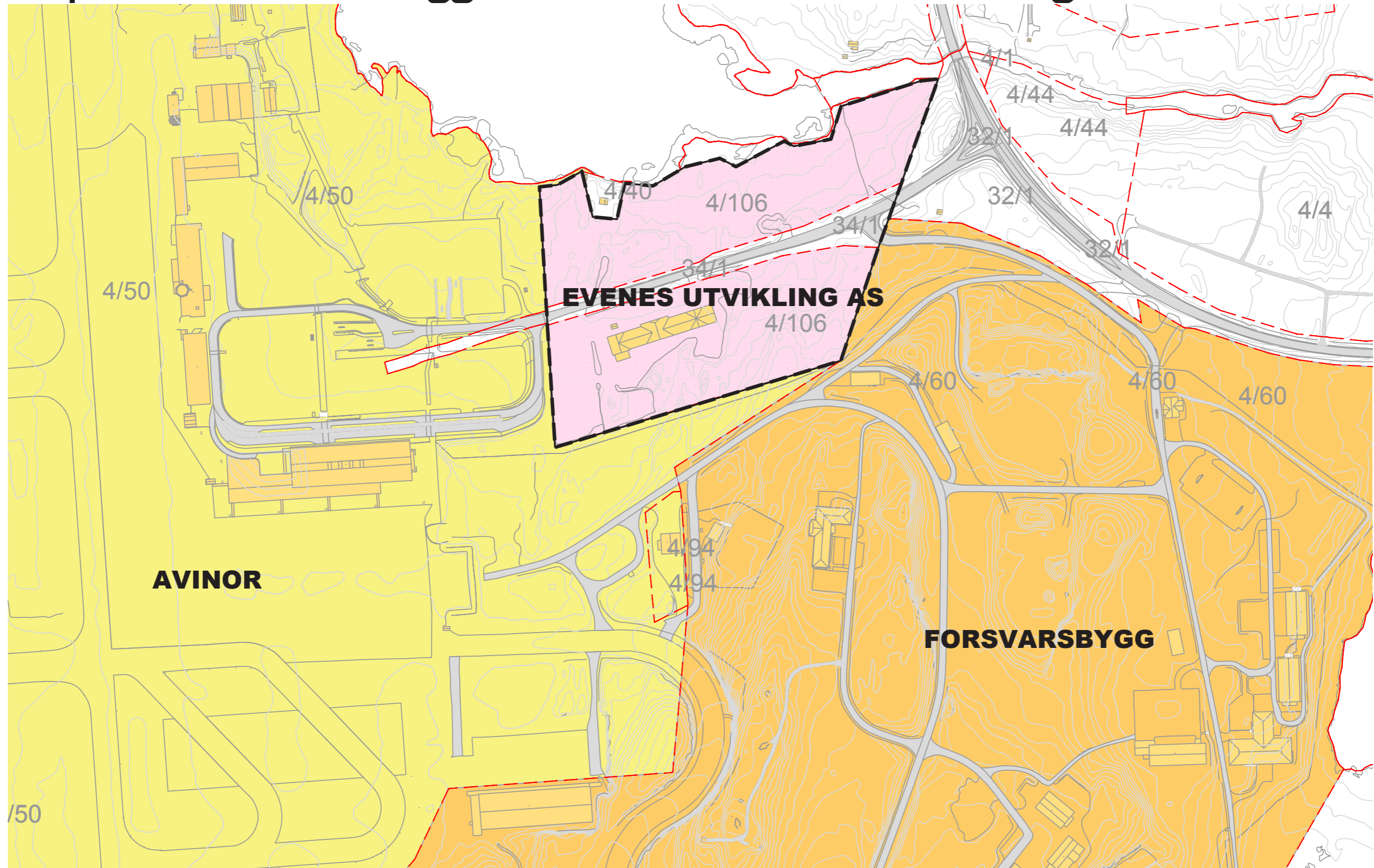
har for området, bortsett fra at dette er næringsvirksomhet som er risikofylt for så vidt gjelder fare for innsyn og fremmede staters etterretning. Dette er de oppsiktsvekkende realiteter, til tross for at omfattende dokumentasjon i form av tekniske tegninger og prosjektbeskrivelse, ble fremlagt for Forsvarsbyggs prosjektledelse allerede i juni 2017.

Med den omfattende samfunnsmessige positive betydning EUs utbygging vil ha, og spesielt hensyn tatt til den spesifikke **positive velferdsmessige betydning** utbyggingen vil ha for Forsvarets eget personell og for alliert personell, så er Forsvarsbyggs **neglisjering og demonstrative taushet** oppsiktsvekkende for en statlig forvaltningsenhet som har i oppgave å ivareta utarbeidelse av en statlig reguleringsplan, med de forpliktelser dette medfører i forhold til Forvaltningsloven og relevante forskrifter.

Konsulentselskapet Agenda Kaupang AS har i 2019 på oppdrag fra Evenes kommune, utarbeidet en rapport vedrørende de forskjellige samfunnsmessige behov som følger av Forsvarets økede virksomhet ved Evenes Flystasjon, og har konkludert med økende behov for tilgang på tjenester i området Nautå/flystasjonen, som er helt sammenfallende med de tjenester og tilbud som ligger i EUs utbyggingsplaner.



# Selskapets eiendoms beliggenhet i forhold til Forsvarets og Avinors eiendom

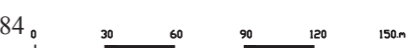


EVENES UTVIKLING AS  
Eierforhold/rettighetshavere

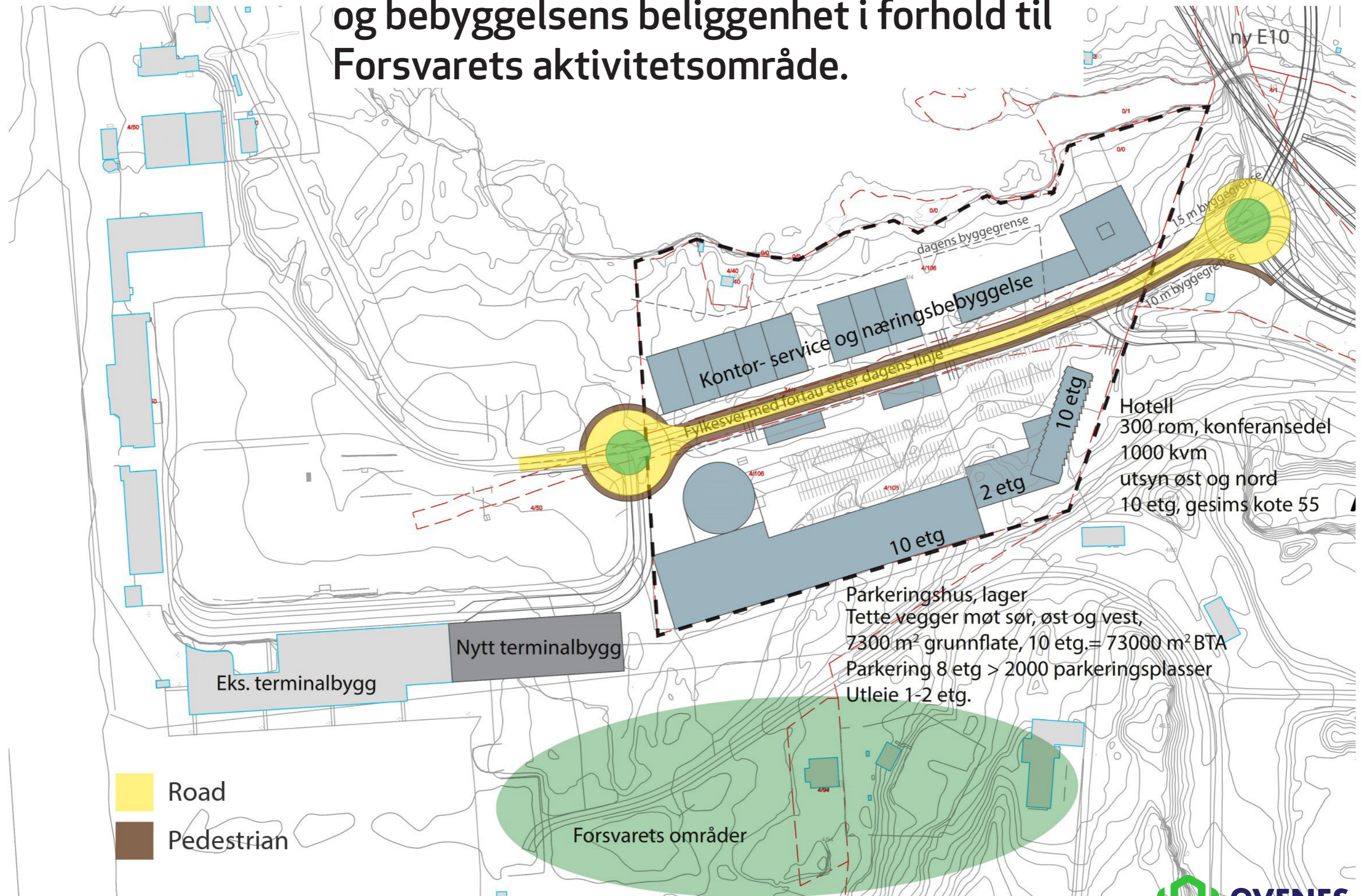
#### Kartopplysninger

Kilde for basiskart:  
Dato for basiskart:  
Koordinatsystem: UTM sone 33 basert på EUREF89/WGS84  
Høydegrunnlag: NN2000

Ekvidistans: 1m  
Kartmålestokk: 1:3000 m



# EUs forslag til plankart for utbyggingen og bebyggelsens beliggenhet i forhold til Forsvarets aktivitetsområde.



Mulighetsstudie med bruk av bygningsmasse for skjerming av forsvarets arealer

# Illustrasjon / perspektiv for planlagt bebyggelse for «Evenes Airport City»



# Krav om skjerming mot innsyn og byggeforbud

Forsvarsbygg har gjennom hele reguleringsprosessen hevdet meget sterkt behovet for skjerming mot innsyn på Forsvarets operative område, og at dette forutsetter at EUs utbyggingsområde må reguleres med forbud mot utbygging for næringsvirksomhet. For legitimering av denne oppfatning er underveis henvist til vurdering som skal være foretatt av Forsvarets i desember 2017 og juni 2018.

Samtidig er det i Forsvarsbyggs utredning foreslått unntak fra dette byggeforbud, i det tilfelle utbygging skjer i Avinors regi i forbindelse med drift av den sivile flyplassvirksomhet, til tross for at Avinor ikke eier eiendommen/ selskapets utbyggingsområde. Logikken i dette blir ytterligere uforståelig når reguleringen foreslår opprettholdelse av offentlig parkering på eiendommen uten skjerming mot Forsvarets område.



EU har i løpet av reguleringsprosessen tilbudt å tilpasse utbyggingen til kravene om innsynsbegrensning, og fremla i møte med Forsvarsbygg den 13. desember 2018 en utbyggingsplan utarbeidet av Rambøll Norge AS, hvor bygningsmassen skjerner mot innsyn. Forsvarsbygg har imidlertid ikke vist verken interesse eller vilje til å hensynta dette. I endelig forslag til regulering synes imidlertid

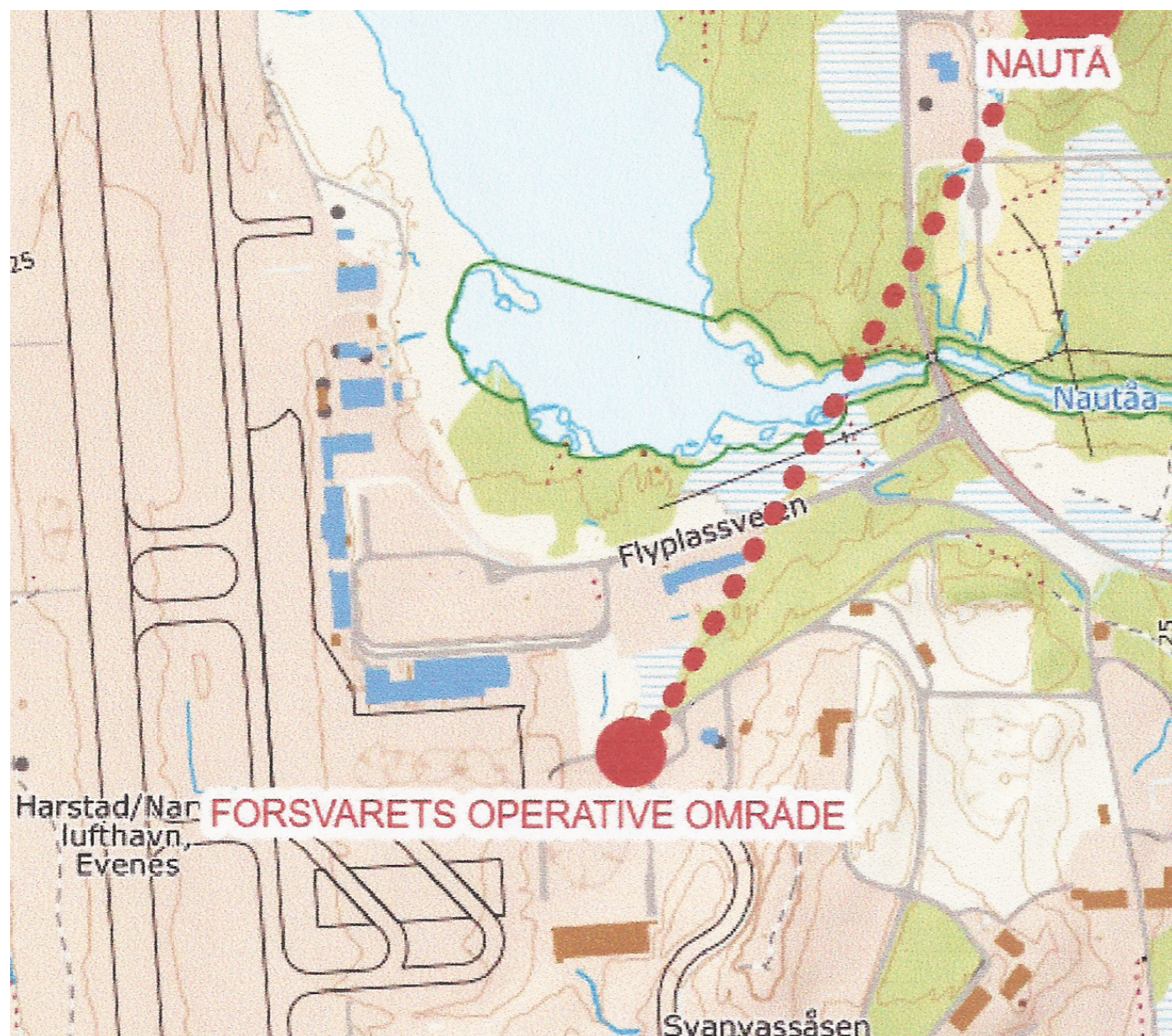
Forsvarsbygg å ha etterkommet EUs innspill noe, ved at utbygging kan tillates vurdert når Forsvarets utbygging er ferdigstilt, - hva nå enn det måtte bety.

## Innsyn fra nytt hotell på Nautå – **ET UTEGLEMT INNSYN**

Det er uhindret innsyn på hele Forsvarets operative område fra Nautå, - se kart nedenfor. Et nytt hotell er under oppførelse på Nautå med ca.500 m. avstand i luftlinje fra Forsvarets operative område, vil være en glimrende utsiktsplattform for observasjon av Forsvarets aktivitet på området, og fra de høyere beliggende etasjene vil det være **panoramainnsyn**. Ved bruk av telelinse vil de minste detaljer på Forsvarets område være synlige, og ved bruk av rakettvåpen vil utskyting og siktlinje være helt uforstyrret og uhindret. Dette må bli en

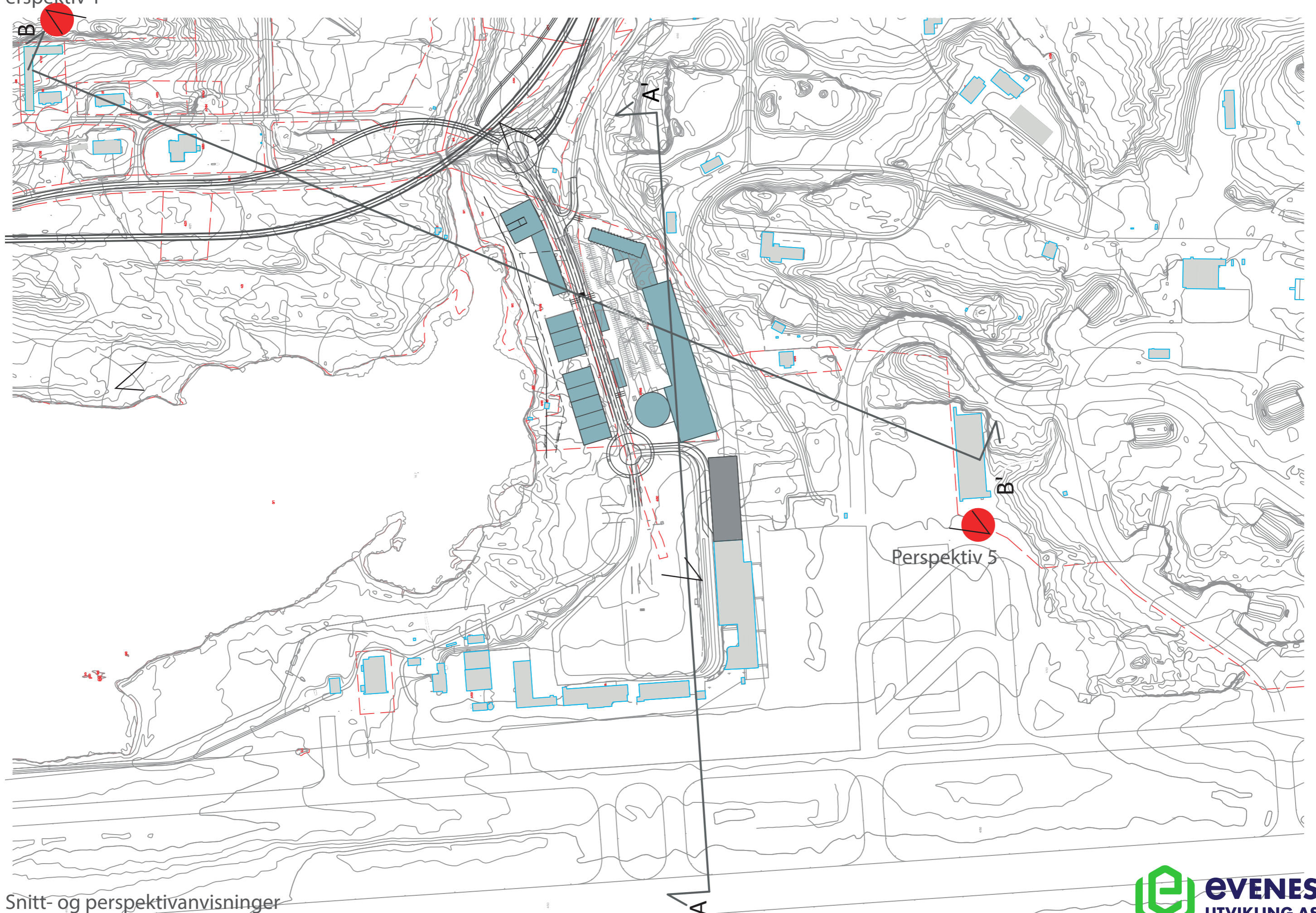
skremmende oppdagelse for allierte som vil få sine kampfly parkert under øvelse akkurat i dette uskjermede nedslagsfelt.

Dette uskjermede innsyn med 500 meter avstand til Forsvarets operative område, er **ikke nevnt** i et eneste tilgjengelig dokument fra Forsvarsbygg i anledning siste to års statlige reguleringsprosess, og det må kunne antas at dette skyldes at det åpenbare **innsynet er oversett og glemt** i en saksbehandling som av Forsvarsbygg hevdes å være spesielt fokusert på å ivareta hensyn til skjermingsverdige objekter og økt etterretningspress.





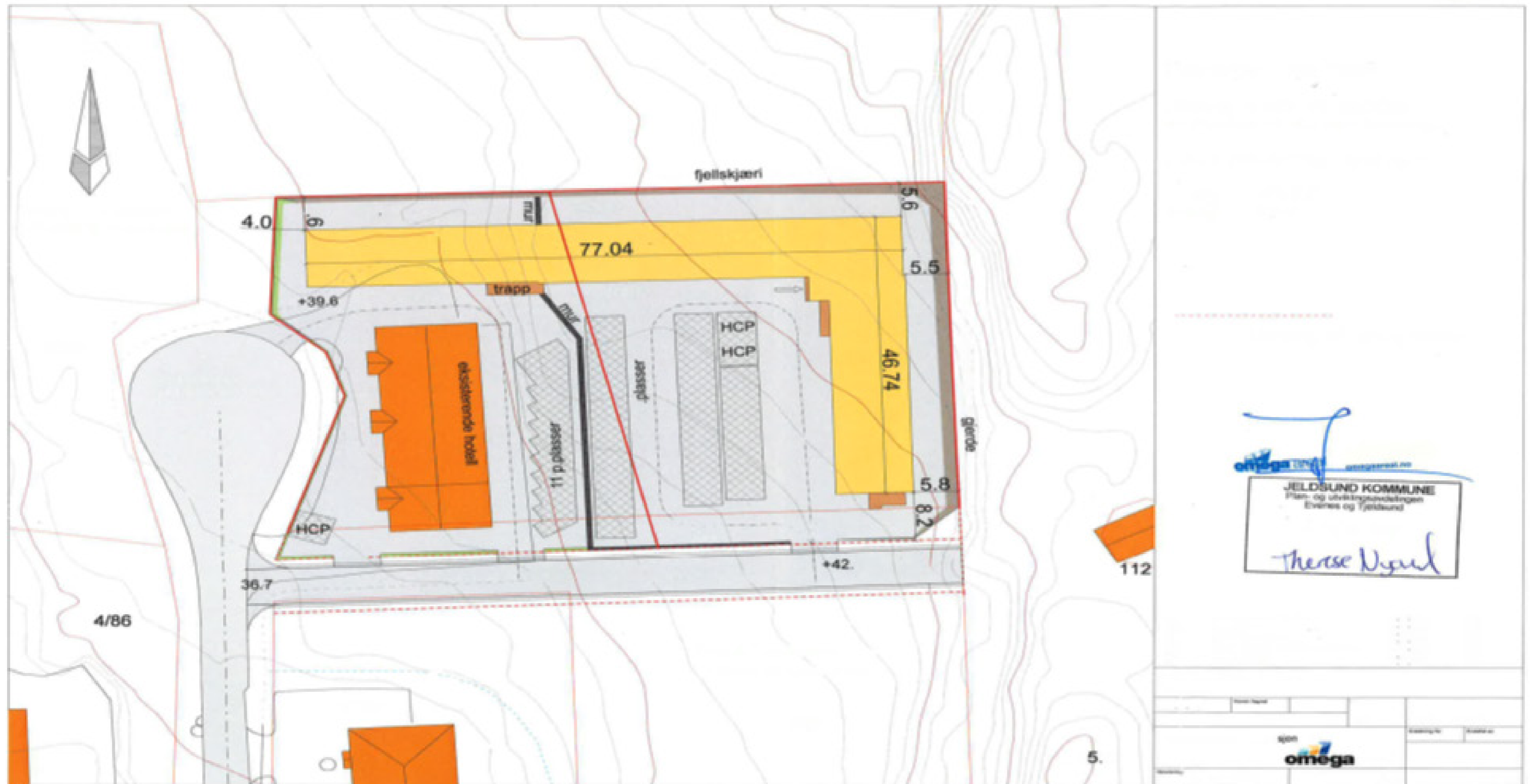
# Perspektiv 1



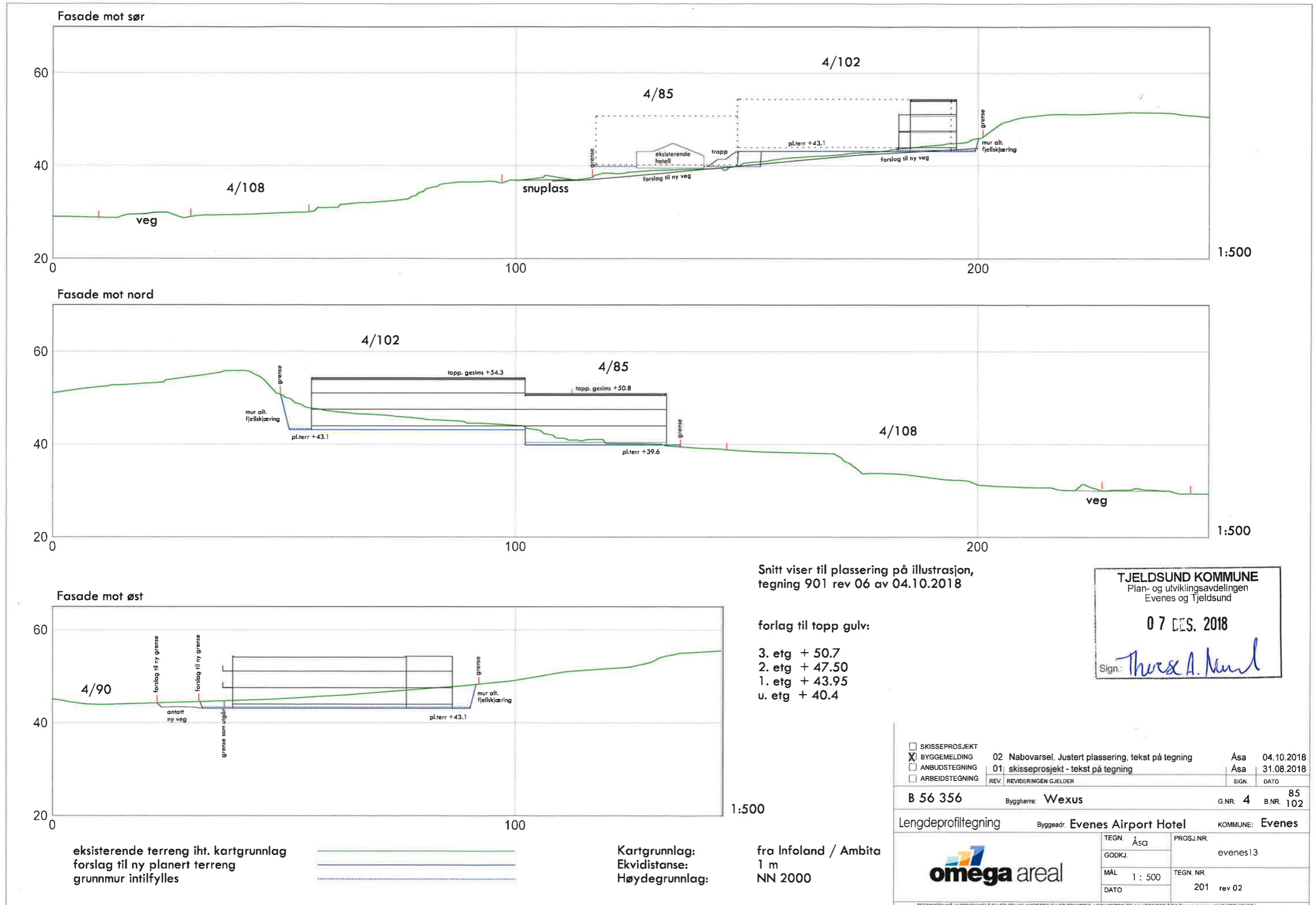
Snitt- og perspektivanvisninger



# Nytt hotell på Nautå plassert i terreng med fasade mot Forsvarets operative område.



# Forsvarets operative område beliggende på kote 23. Utsikt fra 3. etasje på kote 52.



# Selskapets utbyggingsområde sett fra Nautå østre side/ E-10.



# Panoramainnsyn på Forsvarets operative område sett fra 1. etasje midtre del i nytt hotell på Nautå.



# Skjerming mot innsyn fra Nautå ved planlagt utbygging

Illustrert inntegnet i fotoet er EUs planlagt parkeringshus på søndre parsell, uten vindusflater mot Forsvarets område og høyde 7 etasjer. På nordre parsell Helsesenter/ Akuttklinikk i 4 etasjer.



Selskapets planlagte utbygging på søndre del av eiendommen, med parkeringshus langs grensen mot Forsvarets område og uten vinduer mot dette området, og likeledes på nordre del av eiendommen med et helsesenter med akuttklinikk, vil på effektiv måte forhindre innsyn på Forsvarets operative område, - ikke bare fra egen eiendom, men også fra Nautå, og særlig innsyn fra det nye hotellet.

Denne effektive skjerming mot innsyn som foretas **uten kostnad for Staten**, er en «vinn-vinn» situasjon all den stund høyt prioritert skjerming oppnås samtidig som selskapet kan foreta sin utbygging som også er til stor fordel for Forsvaret, men også til fordel for samfunnet i videst forstand.

EU finner det **oppsiktsvekkende** at dette forslag som forøvrig er utarbeidet av et av landets ledende konsultentselskaper, Rambøll Norge AS, åpenbart ikke er blitt forelagt Forsvarets faglige spesialenhet for **saklig og profesjonell vurdering** som del av planprosessen. Denne mangelfulle saksbehandling er i seg selv et **klart brudd på Forvaltningsloven**, utover i tillegg å være brudd på forskrifter og innarbeidet saksbehandlingspraksis i anledning utarbeidelse av reguleringsplan.





# Reguleringsplan med konsekvensutredning- 2. april 2019

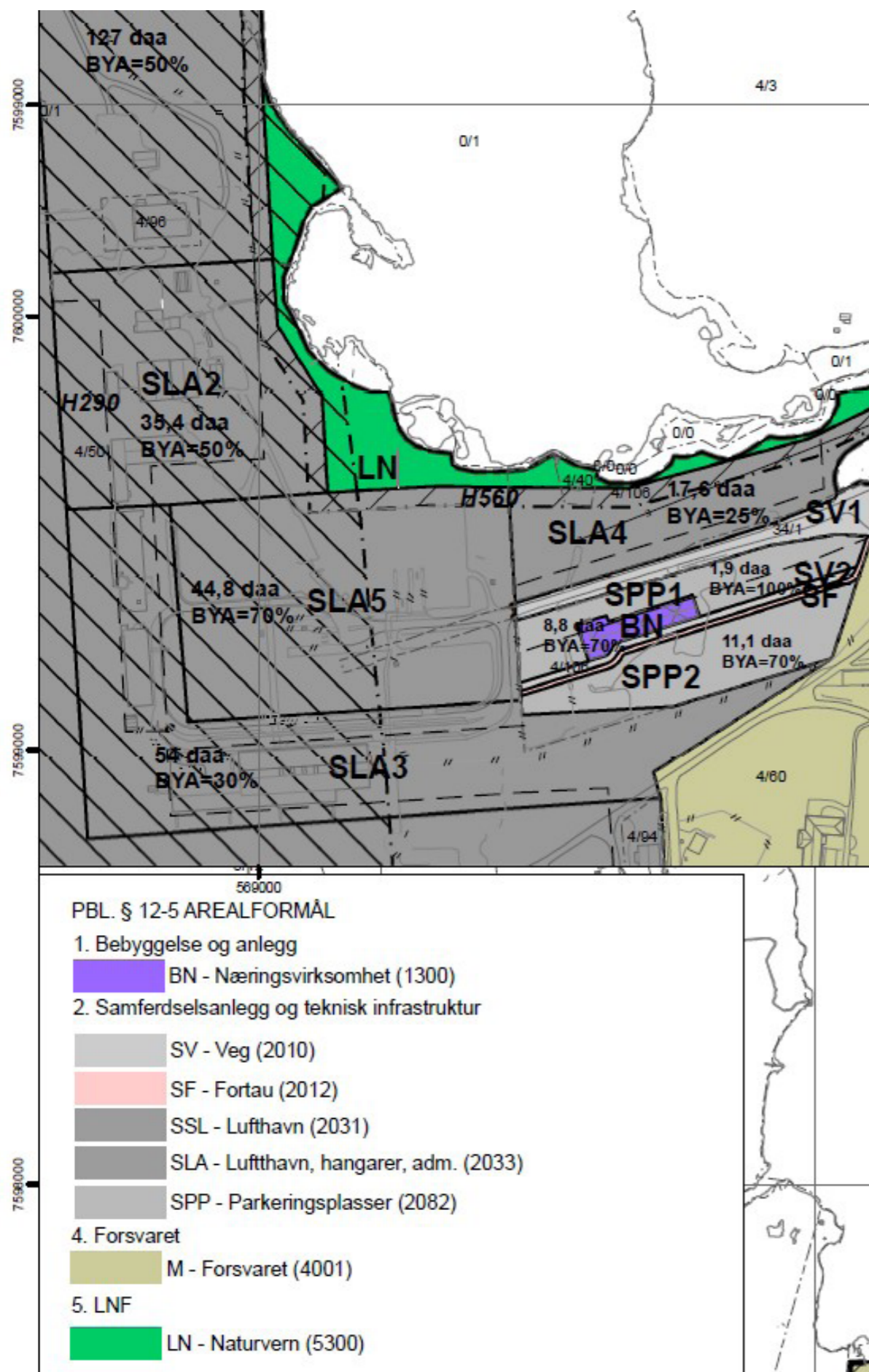
## 7. Beskrivelse av planforslaget (Forsvarsbyggs beskrivelse)

### 7.3 Restriksjoner på utbygging i feltene SLA1-5 BN, SPP1 - 2.

Forsvaret har gjennomført en sikkerhetsvurdering vedrørende utbygging av eiendommer som ligger nær Evenes militære flystasjon rapporten har følgende konklusjon:

Ut fra et sikkerhetsperspektiv utgjør sivil næringsutvikling nær militær virksomhet en sikkerhetsrisiko. Forsvaret forventer at planlagt aktivitet på sikt vil utnyttas av fremmede trussel aktører. Av hensyn til Forsvarets behov for å skjerme operativ virksomhet av militær strategisk, nasjonal og alliert interesse på Evenes Flystasjon i fremtiden anbefales at:

- Forsvaret gjennomfører tiltak som muliggjør kontroll over de sivile områder som



utgjør en betydelig og langsiktig sikkerhetsrisiko for forsvarets strategiske evne til å løse oppdrag i fred, krise og krig.

- Forsvaret gjennomfører tiltak som sikrer at utbygging for sivil næringsvirksomhet innenfor det planlagte regulerte området ikke tillates, men at en ny vurdering kan gjøres når byggeprosesser for Forsvarets virksomhet på Evenes Flystasjon er ferdigstilt.

Forsvaret har vår/sommer 2018 gjort en ny vurdering av situasjonen. Denne vurderingen har styrket konklusjonen fra desember 2017, og i forslaget til reguleringsplan er det lagt restriksjoner på bygging på tilgrensende arealer til forsvarets områder på Evenes. Restriksjoner er lagt inn både i plankart og bestemmelser.

Bakgrunn for konklusjonene er:

Forsvarets langtidsplan utpeker Ofotregionen i Nord-Norge som hovedsatsningsområde for styrking av Norges forsvarsevne. Regjeringen har prioritert å bygge en oppgradert og godt beskyttet base på Evenes tilpasset nytt og fremtidig trusselbilde.

Evenes Flystasjon vil i nær fremtid ha militære kapasiteter (F35 (QRA) og P8 (MPA)) som utgjør strategiske viktige elementer i Norges forsvarsevne i fred-, krise og krig. Evenes Flystasjon har i dag skjermingsverdige objekter, og med de nye funksjonene vil antallet øke. Dette vil også øke etterretningspresset mot Norge og Evenes.

Evenes Flystasjon er militær, og har fellesfunksjoner med den sivile lufthavnen. Nærheten mellom sivile og militære virksomheter utgjør en utfordring. Utbygging av annen sivil virksomhet i tilknytning til lufthavnen, og i lufthavnens

umiddelbare nærhet vil føre til at omgivelsene rundt Evenes Militære Flystasjon blir betydelig mer uoversiktlig for Forsvaret. Bygg generelt, og høye bygg spesielt gjør militær operativ virksomhet på Evenes Flystasjon sårbar for sikkerhetstruende virksomhet generelt og innsyn spesielt. Eventuelle bygg som hoteller og konferansebygg, parkeringshus og andre næringsbygg vil få en geografisk nærhet til flere sentrale objekt inne på militært område, med godt innsyn mot operative områder.

Den militære virksomheten på Evenes vil være betydelig og vil ha behov for å være skjermet. Regjeringen har lagt føringer for at Evenes Flystasjon skal være en oppgradert og beskyttet base. Det er en utfordring at Evenes på relativt kort tid skal gå fra et lavt sikringsnivå til en fullt operativ flystasjon der kravet og behovet for beskyttelse er høyt. Det vil allerede med dagens nærhet være utfordrende å finne tiltak som tilstrekkelig skjermer og beskytter egen og alliert virksomhet. Utbygging med næringsbygg og sivile funksjoner øker sårbarheten. Forsvaret må forvente kritikk fra allierte nasjoner dersom strategiske kapasiteter viktige for Nato utsettes for unødig risiko.

### **EUs kommentarer:**

Beslutningen om å forhindre næringsutbygging på selskapets utbyggingsområde var tatt av Avinor allerede før Forsvarsbygg igangsatt sin planlegging for området våren 2017, og bør sees i sammenheng med Avinors offentlig erklærte målsetting om å sikre erverv av angjeldende eiendom for utvidelse av egen kommersiell virksomhet, og for å forhindre en innrømmet plagsom konkurransen fra den private

parkeringstjenesten på eiendommen. Som et ledd i denne prosess var det derfor ingen overraskelse at Avinor ved e-mail av 4. april 2017 instruerte Forsvarsbyggs saksbehandler om å utvide planområdet til å omfatte hele EUs utbyggingsområde, - G.nr. 4; B.nr. 104 i Evenes, selv om Forsvaret selv på forhånd hadde vurdert det kun nødvendig å legge inn i planområdet søndre del av eiendommen.

Det er foran nevnt at selskapets tekniske rådgivere Rambøll Norge AS i desember 2018 utarbeidet dokumentasjon for en utbygging hvor bebyggelsen i seg selv dannet en effektiv skjerming mot innsyn på Forsvarets operative område. I møte den 13. desember 2018 mellom Evenes Utvikling AS og Forsvarsbygg, ble utbyggingsforslaget overlevert til Forsvarsbyggs direktør Dobloug, som bekreftet at forslaget ville bli oversendt til FSA for vurdering. Alt tyder på at forslaget ikke ble besørget videre til FSA med henstilling om **profesjonell sikkerhetsmessig** vurdering. Forsvarsbygg reagerte i stedet med å angripe Rambøll og forlange at selskapet kansellerte sitt konsulentoppdrag med EU.

På bakgrunn av foreliggende informasjon bl.a. fra Forsvarsdepartementet, synes det klart dokumentert at de sikkerhetsvurderinger som har blitt foretatt av FSA og som har avstedkommet krav om byggeforbud i regi av EU på felt SPP1 og SPP2, - men ikke for Avinor, referer seg til to møter mellom Forsvarsbygg og FSA, henholdsvis desember 2017

og juni 2018. Rambølls forslag fra desember 2018 om utbygging som ivaretar skjermingskravet, har åpenbart av Forsvarsbygg ikke blitt funnet kvalifisert for profesjonell sikkerhetsmessig vurdering. Dette er et meget spesielt utfall all den stund utbyggingsforslaget er en klar «vinn-vinn» situasjon, hvor Forsvaret sikres skjerming mot innsyn både fra EUs utbyggingsområde og Nautå, og EU kan foreta en planlagt utbygging av stor samfunnsmessig betydning og av spesiell stor betydning også for Forsvaret og forswarets personell. I tillegg vil utbyggingen skjerme mot et offentlig panoramainnsyn fra Nautå som synes **grovt forsømt** i Forsvarsbyggs saksbehandling/sikkerhetsoppfølging.

Ved EUs utbygging, vil selskapet bære kostnadene med skjerming av Forsvarets operative område, og **Staten vil ved dette få en besparelse på 3-sifret millionbeløp** i forhold til selv å måtte foreta bygningsmessig skjerming.

Forsvarsbygg fremhever meget sterkt hensynet til skjermingsverdige objekter og antatt økt etterretningspress ved Evenes, men tilbakeholder/underslår de gode skjermingstiltak som EUs utbygging vil være, og de kostnadmessige besparelser som Staten vil ha ved dette. Samtidig med dette har Forsvarsbygg utvist **grov forsømmelse i saksbehandlingen** mht innsyn fra Nautå som åpenbart er **langt mer problematisk rent sikkerhetsmessig** enn annet ikke eksisterende og nærmest virtuelt innsyn som synes å bli gitt all fokus.

Mht Forsvarsbyggs påpeking at Forsvaret må forvente kritikk fra allierte nasjoner dersom strategiske kapasiteter viktige for Nato

utsettes for unødig risiko, så må det kunne påstås at Forsvarsbygg har «skutt seg selv i foten» mht de innsynsvurderinger og reguleringsforslag som til de grader utsetter Natos strategiske kapasiteter for alvorlig risiko.



## Bekymret for sabotasjerisiko på Evenes

22/01/2019 By Kjetil Stormark

□ 10



**SABOTASJEFRYKT:** Nye russiske våpensystemer, spesielt en kraftig forbedret versjon av en russisk skarpskytterifle, kan bli brukt til å ta ut norske og allierte kampfly på Evenes i en tidlig innsatssituasjon i en krise eller krig. Det frykter amerikanske eksperter som har utarbeidet en trusselvurdering for Evenes flystasjon. Evenes skal bli enebase for norske F-35-kampfly og maritime patruljefly i nord. Foto: ROLV LEIRRO

**En ny amerikansk trusselvurdering slår fast at Evenes flystasjon er svært vanskelig å forsvare. Spesielt bekymret er USA for en ny og forbedret militær versjon av en russisk sniperrifle som har rekkevidde på over 4200 meter, og som kan benyttes til å skade norske og allierte kampfly.**

Av KJETIL STORMARK / kjetil@aldrimer.no

Trusselvurderingen er utarbeidet av Milcon (Military construction), som har ansvaret på amerikansk side for utbygging av amerikansk militær infrastruktur i USA og i allierte land. I forbindelse med etableringen av Evenes flystasjon som framtidig enebase i Nord-Norge for kampfly og maritime patruljefly har amerikanske eksperter vurdert forutsetningene for å ivareta en tilfredsstillende styrkebeskyttelse på flystasjonen. Evenes skal etter planen også huse amerikanske og allierte flystyrker i nord i forbindelse med øvelser, samt i krise- og krigssituasjoner.

[Privacy & Cookies Policy](#)

### Kan være uegnet

Vurderingen forelå i august i fjor, opplyser amerikanske forsvarskilder. Ekspertene uttrykker bekymring for topografien rundt flystasjonen, der det er forholdsvis enkelt for spesialstyrker å innta en posisjon som ligger utenfor perimetersikringen, dvs sperringene.

— Trusselvurderingen konkluderte med at en «high angle threat», kombinert med faren som fiendtlige SOF- og AMR-team representerer, utelukker Evenes som en ny fellesoperativ, alliert flystasjon i High North, hevder en forsvarskilde som har tett kontakt med amerikanske kolleger.

*(Artikkelen fortsetter under bildet.)*



**SÅRBARE:** Norske og allierte F-35 kampfly er avanserte krigsmaskiner, men sårbare når de står på bakken. Her et norsk F-35A Lightning II avbildet på Luke Air Force Base i Arizona, USA. Foto: TORBJØRN KJOSVOLD/FORSVARET

Spesielt peker Milcon på at et nytt russisk anti-materiell snipersystem har rekkevidde på over 4200 meter, noe som skaper nye utfordringer for Evenes som framtidig enebase for Luftforsvaret i Nord-Norge.

Milcon står også bak vurderinger som har ført til skjerpede krav om voller og annen skjerming av norske og allierte kampfly på Ørland hovedflystasjon. Dette er tiltak som er iverksatt for å skjerme kampflyene fra direkte innsyn, for blant annet å redusere risikoen for at kampflyene kan beskytes eller på annen måte rammes fysisk mens de står ubeskyttet på bakken.

### Kan skade F-35

Etter hva Aldrimer.no forstår, er det trolig det russiske snipersystemet SVLK-14S Sumrak (også kjent som «Twilight») som det henvises til i Milcons



trusselvurdering for Evenes flystasjon.

Topografien rundt Evenes gjør det mulig å få en effektiv bruk av et slikt våpen på rekkevidder helt ned til mellom 1500 og 2000 meter.

Snipersystemet kan bli brukt til å skade og sette ut av spill norske F-35-kampfly i en tidlig innsatssituasjon, slik at kampfly som står på Quick reaction alert-beredskap for NATO aldri greier å ta av.

*(Artikkelen fortsetter under bildet.)*



**EKSTREM REKKEVIDDE:** Den russiske skarpskytterriflen SVLK-14S Sumrak (også kjent som «Twilight») er treffsikker på rekkevidder langt over 2000 meter, ifølge produsenten. En militær versjon av riflen kan ramme mål på over 4200 meter, ifølge forsvarskilder. Foto: LOBAEV ARMS

Forsvarskilder forteller at kuler fra den russiske sniperriflen er en utgangshastighet som gjør at det tar mange sekunder fra skudd blir avfyrt til kulene treffer sine mål.

— Før styrkene på Evenes skjønner hva som skjer og lenge før de kan iverksette eventuelle mottiltak, vil spesialstyrkene ha rukket å forflytte seg fra sin opprinnelige posisjon, sier en forsvarskilde.

Det finnes også andre russiske snipersystemer som med enkle modifikasjoner kan ramme mål over 2000 meter unna.

Mange av sikkerhetstiltakene som er benyttet på Ørland vil ikke kunne brukes på Evenes, får Aldrimer.no opplyst, gitt topografien i området.

### **Vil ikke kommentere**

Aldrimer.no har kontaktet både USAs ambassade i Oslo og det amerikanske forsvarsdepartementet i Pentagon for å innhente kommentarer. Ambassaden har svart at den pågående budsjettkrisen i USA ikke gjør det mulig å besvare henvendelsen.

En talsmann ved pressekontoret til USAs

forsvarsminister besvarte Aldrimer.nos henvendelse først etter to uker.

«USA utfører jevnlig vurderinger av kapasiteter for styrkebeskyttelse, infrastruktur og logistikk. Men vi omtaler eller offentliggjør aldri resultatene eller detaljer som fremgår av disse vurderingene. Denne virksomheten bør ikke fortolkes å være noe annet enn en del av vår løpende og ordinære rutineaktivitet», skriver Pentagons talsmann Eric Pahon i en e-post til Aldrimer.no.

Pentagon har som etablert rutine å forsøke å avklare eventuelle uttalelser som kan berøre nærstående allierte med de respektive landene, herunder om det er greit at amerikanske talsmenn besvarer henvendelser fra andre lands journalister.

### Unnvikende svar

Ifølge amerikanske forsvarskilder, som har lest trusselvurderingen, skal norske myndigheter ha blitt gjort kjent med innholdet av den.



**TALSPERSON:** Underdirektør Ann Kristin Salbuvik i Forsvarsdepartementet. Foto: FD

Det vil Forsvarsdepartementet (FD) hverken bekrefte eller avkrefte, etter å ha brukt åtte dager på å besvare Aldrimer.nos henvendelse.

FD vil heller ikke svare på om den amerikanske trusselvurderingen kan få konsekvenser for framtidige sikkerhetstiltak eller drift ved Evenes flystasjon eller om vurderingene har skapt økt alliert interesse for bruk av Andøya flystasjon til framtidige allierte luftoperasjoner.

«Det å utarbeide trusselvurderinger med tilhørende anbefalte tiltak, uavhengig av hvor man er på trusselskalaen (fred, krise, krig), er en del av det daglige arbeidet i Forsvaret. Det er ikke naturlig for oss å kommentere hverken våre egne trusselvurderinger eller andre lands vurdering av eventuelle nye våpensystemer som utvikles, og/eller hvordan disse vil kunne virke mot norske installasjoner», skriver underdirektør Ann Kristin Salbuviik i FD i en e-post til Aldrimer.no.

### Spørsmålene

Aldrimer.no stilte følgende spørsmål til FD:

1. Er Forsvarsdepartementet/Forsvarsstaben kjent med vurderingene? Har Forsvarsdepartementet/Forsvarsstaben mottatt dokumentet eller blitt orientert om vurderingene? Hvis ja: Vil dette få noe å si for framtidig bruk av Evenes?
2. Gitt rekkevidden til det nye russiske snipersystemet, er det forsvarlig at Evenes skal være norsk QRA-base for F-35?
3. Er ovenstående forhold vurdert ifbm valget av Evenes evt mtp videre utbygging av Evenes? Vurderes det ytterligere sikkerhetstiltak?
4. Andøya har langt bedre sikkerhetsmargin/-avstander til eleverte posisjoner rundt flystasjonen Er dette en medvirkende årsak til at Andøya har fått økt relevans som mulig framtidig base for alliert mottak?

\*\*\*

**Tips oss:** Vet du noe om denne saken eller har du nyhetstips om andre saker du vil at vi skal skrive om? Ta kontakt med oss, enten på [post@aldrimer.no](mailto:post@aldrimer.no) eller via det krypterte [kontaktskjemaet](#) på våre nettsider. Dersom du ønsker å sikre deg komplett anonymitet – last ned [TOR browser](#) og gå inn på vår tipsplattform [www.securileaks.org](http://www.securileaks.org) mens du er inne i TOR-browsersen.

**Støtt oss:** Vi blir veldig glade dersom du ønsker å støtte vår kritiske og uavhengige journalistikk økonomisk. Mer informasjon [her](#).

