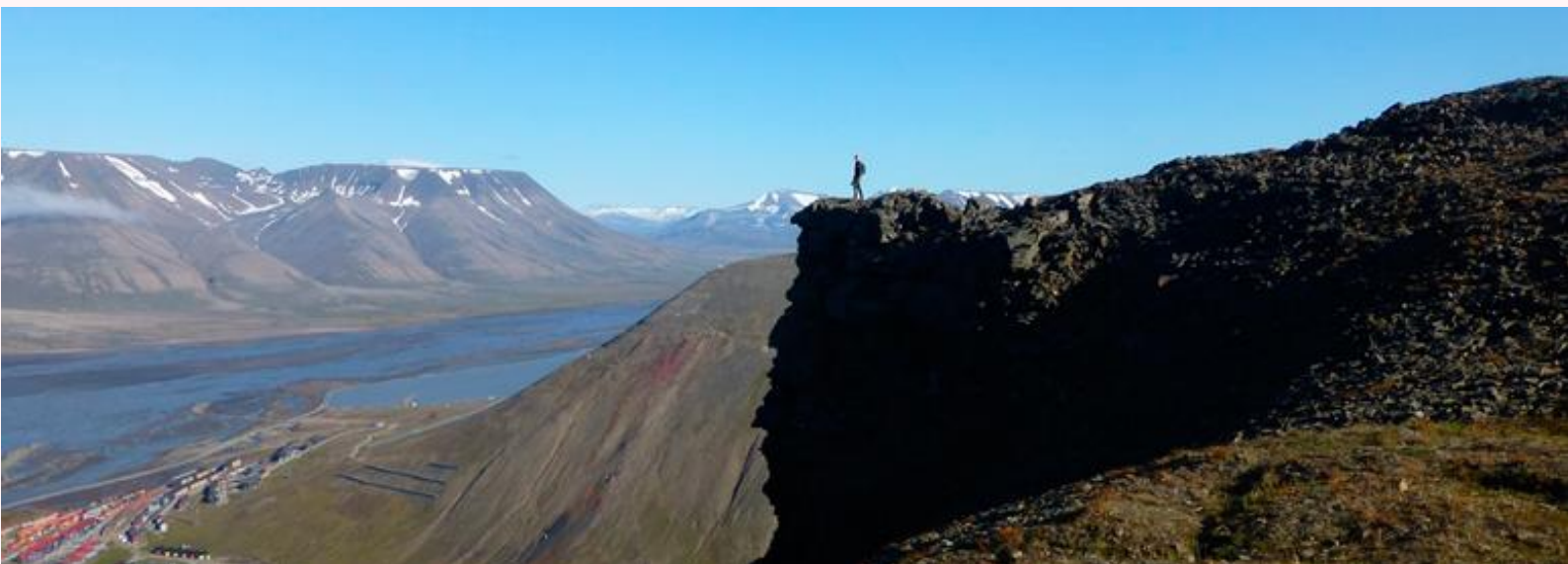


# Riksrevisjonens undersøkelse av svalbardselskapenes håndtering av klimautfordringer

Vedlegg 15 til Dokument 3:2 (2021–2022) Rapport



**Revisjonen er gjennomført i henhold til:**

- **lov om Riksrevisjonen § 9, andre ledd**
- **instruks om Riksrevisjonens virksomhet § 5, andre ledd**
- **INTOSAI standard for forvaltningsrevisjon (ISSAI 3000)**
- **Riksrevisjonens faglige retningslinjer for selskapskontroll**
- **Riksrevisjonens faglige retningslinjer for forvaltningsrevisjon**

# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>7</b>
1.1	Bakgrunn .....	7
1.2	Mål og problemstillinger .....	10
<b>2</b>	<b>Metodisk tilnærming og gjennomføring</b> .....	<b>11</b>
2.1	Dokumentanalyse og e-poster med spørsmål .....	11
2.2	Intervjuer og møter .....	12
2.3	Observasjon av bygninger og infrastruktur .....	13
<b>3</b>	<b>Revisjonskriterier</b> .....	<b>14</b>
3.1	Det generelle ansvaret for å tilpasse seg klimaendringene .....	14
3.2	Forventninger til selskapenes arbeid med klimatilpasning .....	14
3.2.1	Generelle forventninger stilt til selskapene .....	14
3.2.2	Lov- og regelverk som regulerer studentsamskipnadenes virksomhet.....	15
3.2.3	Lovgivning som gjelder for selskapenes virksomhet på Svalbard .....	16
3.3	Krav til departementenes oppfølging av selskapenes arbeid med klimatilpasning .....	17
3.3.1	Eierdepartementenes oppfølging av selskapene .....	17
3.3.2	Tilskuddsforvalters styring og oppfølging.....	17
3.3.3	Kunnskapsdepartementets tilsyn med studentsamskipnader og behandling av søknader om tilskudd til studentboliger.....	18
<b>4</b>	<b>Ansvaret for å håndtere risikoen som klimautfordringene på Svalbard innebærer</b> .....	<b>19</b>
4.1	Arealplanlegging på Svalbard .....	19
4.1.1	Kings Bay AS og Store Norskes ansvar for å utarbeide ROS-analyser i henholdsvis Ny-Ålesund og Svea .....	19
4.2	Ansvaret for skredsikring av eksisterende bebyggelse i Longyearbyen-området .....	21
4.2.1	Ingen lovfestet plikt til sikring mot naturskade - verken på Svalbard eller fastlandet .....	21
4.2.2	Ansvarsavtale mellom Longyearbyen lokalstyre og Store Norske/staten .....	21
4.3	Ansvaret for flom- og skredsikring av ny bebyggelse – regelverket for bygging av nye bygg på Svalbard .....	22
<b>5</b>	<b>Selskapenes arbeid med å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur med tanke på den økte risikoen som klimaendringene innebærer</b> .....	<b>24</b>
5.1	Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS (Store Norske).....	24
5.1.1	Store Norskes risikovurderinger av hvordan klimaendringene påvirker selskapets bygningsmasse og infrastruktur .....	26
5.1.2	Store Norskes systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og risikovurderinger når det gjelder bygningsmassen .....	26
5.1.3	Store Norskes arbeid med refundamentering av bygninger .....	27
5.1.4	Store Norskes dialog med Sysselmesteren og NVE når det gjelder Store Norskes arbeid med klimatilpasning.....	28
5.1.5	Store Norskes kjøp av bygninger på Svalbard fra Hurtigruten Group .....	28
5.1.6	Store Norskes forvaltning av grunneieransvaret på vegne av staten fram til 2020 .....	28

5.1.7	Store Norskes virksomhet i Longyearbyen-området.....	29
5.1.8	Vanninntrenging i Store Norskes Gruve 7 .....	36
5.1.9	Store Norskes virksomhet og planansvar i Svea .....	38
5.1.10	SNBs bygging av nye boliger på Elvesletta nord i Longyearbyen .....	39
5.2	Kings Bay AS .....	40
5.2.1	Kings Bay AS' systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og risikovurderinger når det gjelder bygningmassen .....	42
5.2.2	Utfordringer med fundamenteringen av Kings Bay AS' bygninger i Ny-Ålesund.....	42
5.2.3	Kings Bay AS' bygging av Kongsfjordhallen og Forskningsbygget i Ny-Ålesund .....	46
5.2.4	Kings Bay AS' planansvar i Ny-Ålesund .....	47
5.3	Svalbard lufthavn AS.....	48
5.3.1	Avinors systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og risikovurderinger når det gjelder bygningssmasse og infrastruktur .....	49
5.3.2	Utfordringer med klimaendringene på Svalbard lufthavn.....	50
5.4	Norges arktiske studentsamskipnads studentboliger i Longyearbyen.....	52
5.4.1	Samskipnadens systemer og rutiner for risikovurderinger og tilstandsvurderinger når det gjelder bygningssmassen .....	53
5.4.2	Skredrisikoen for studentboligene i Nybyen.....	55
5.4.3	Utfordringer med fundamenter og fasader når det gjelder studentboligene i Nybyen .....	56
5.4.4	Samskipnadens bygging av nye studentboliger på Elvesletta i Longyearbyen .....	59
5.5	Universitetssykehuset Nord-Norge HF, Longyearbyen sykehus .....	61
<b>6</b>	<b>Departementenes oppfølging av selskapenes arbeid med å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur til klimaendringene .....</b>	<b>64</b>
6.1	Nærings- og fiskeridepartementets styring og oppfølging av Store Norske .....	64
6.1.1	Nærings- og fiskeridepartementets eierstyring og tilskuddsforvaltning overfor Store Norske .	64
6.1.2	Nærings- og fiskeridepartementets dialog med Store Norske om klimatilpasning .....	65
6.1.3	Nærings- og fiskeridepartementets rolle som grunneier på Svalbard –ansvarsforhold.....	66
6.1.4	Nærings- og fiskeridepartementets rolle i forbindelse med Store Norskes kjøp av bygninger fra Hurtigruten.....	68
6.2	Klima- og miljødepartementets styring og oppfølging av Kings Bay AS.....	68
6.2.1	Klima- og miljødepartementets tilskuddsforvaltning av Kings Bay AS.....	68
6.2.2	Klima- og miljødepartementets forvaltning av eierskapet i Kings Bay AS .....	70
6.2.3	Klima- og miljødepartementets oppfølging av Kings Bay AS' arbeid med klimatilpasning .....	70
6.2.4	Arealplanen for Ny-Ålesund .....	71
6.3	Samferdselsdepartementet.....	72
6.4	Kunnskapsdepartementet .....	74
6.5	Helse- og omsorgsdepartementet.....	75
<b>7</b>	<b>Vurderinger .....</b>	<b>76</b>
7.1	Mangler i selskapers arbeid med å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til den økte risikoen som klimaendringene innebærer .....	76

7.1.1	Flere av selskapene har ikke en risikostyring som gir tilstrekkelig oversikt over hvordan klimaendringene kan påvirke eksisterende bygninger og infrastruktur.....	77
7.1.2	Selskapene har i varierende grad etablert rutiner for å gjennomføre systematiske vurderinger av hvordan klimaendringene allerede har påvirket bygninger og infrastruktur.....	77
7.1.3	Flere selskaper har ikke raskt nok iverksatt nødvendige tiltak for å håndtere de utfordringene som den økte risikoen klimaendringene innebærer for selskapenes eksisterende bygninger og infrastruktur .....	79
7.1.4	Kings Bay AS har som planansvarlig i Ny-Ålesund ikke et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag når det gjelder klimarisiko.....	80
7.2	I Longyearbyen er det tatt hensyn til klimaendringene ved nybygg, mens dette i mindre grad er tilfelle i Ny-Ålesund .....	80
7.3	De to departementene med direkte eierstyring av svalbardselskaper har relativt liten oppmerksomhet om klimautfordringene på Svalbard i dialogen med selskapene .....	81
<b>8</b>	<b>Referanseliste.....</b>	<b>82</b>
	Vedlegg 1: Snøskredene i Longyearbyen 19. desember 2015 og 21. februar 2017 .....	86
	Vedlegg 2: De seks arealplanområdene på Svalbard .....	88
	Vedlegg 3: Sikkerhetsklasser ved plassering av byggverk i skredfareområde .....	90

## Figuroversikt

<b>Figur 1</b>	<b>Faresonekartlegging av deler av Longyearbyen.....</b>	<b>8</b>
<b>Figur 2</b>	<b>Plasseringen av Coal Miners' Cabins brakker i Nybyen .....</b>	<b>34</b>

## Faktaboksoversikt

Faktaboks 1	Lovgivningen på Svalbard .....	16
Faktaboks 2	Longyearbyen lokalstyres ansvar for utarbeidelse av ROS-analyser.....	20
Faktaboks 3	Sysselmasteren på Svalbard .....	20
Faktaboks 4	NVEs ansvar .....	21
Faktaboks 5	Byggteknisk forskrift – TEK 10.....	23
Faktaboks 6	Bygging i permafrostområder .....	84
Faktaboks 7	Standarder for tilstandsanalyse av byggverk.....	85

# Ordliste og forkortelser

## Aktivt lag

I permafrostområder er det aktive laget den delen av bakken som tiner hver sommer. I områder med permafrost vil sommervarmen tine det øverste laget i bakken, mens permafrosten holder seg i dybden. Det aktive laget er formelt sett ikke en del av permafrosten. (snl.no)

## Brunråde

Brunråde er sopp som bryter ned cellulose og hemicellulose, men ikke lignin. Imidlertid blir lignin oksidert og gir brunfarget ved som lett sprekker opp i mursteins- eller terningformede biter.

## Flom

Det er ingen entydig definisjon av begrepet flom. En måte å definere det på er at flom oppstår når vannstanden i innsjøer og elver går ut over det normale, noe som fører til at vannet flommer ut over landmasser som ellers er tørre. Flom er en forholdsvis stor vannføring i en elv. Flom kan også defineres kvantitativt ut fra statistisk gjentaksintervall for vannføringen. (beskrivelse hentet fra nettsidene til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE))

## Fundament

Et fundament er den delen av et byggverk som overfører vekten av bygget og annen belastning som bygget utsettes for, ned til grunnen. Fundamentet skal utformes slik at det får tilstrekkelig bæreevne uten at store setninger og deformasjoner oppstår i undergrunnen eller i bygget.

## Permafrost

Permafrost er grunn (løsmasser og berggrunn) der temperaturen i løpet av to sammenhengende år eller konstant ikke overstiger 0 grader celsius. Oppvarming og tining av permafrosten kan medføre endringer i landskapet og større ustabilitet i bratt terreng og øke sannsynligheten for jord- og fjellskred. Tinende permafrost kan skade bygninger og infrastruktur og kulturminner i kystområder blir utsatt for økt erosjon. (snl.no)

## Sørpeskred

Sørpeskred er hurtige, flomlignende skred av vannmettet snø. De kan rive med seg mye stein og jordmasser nedover skredløpet. (NVE, definisjon naturfare)

## Skred

Et skred er en massebevegelse hvor tyngdekraften bidrar til at materialer som stein, løsmasser, snø eller is beveger seg nedover en skråning på land og/eller under vann. Begrepet ras brukes ofte synonymt med skred. (NVE, definisjon naturfare)

## Tiltakshaver

I offentlige byggeprosesser blir eier av prosjektet kalt for tiltakshaver, og det er denne benevnelsen som benyttes i *lov om planlegging og byggesaksbehandling* (plan- og bygningsloven). Rollen som tiltakshaver kan settes bort til andre. Tiltakshaver kan delegere de fleste oppgaver til andre, men noen beslutninger må tiltakshaveren alltid ta selv, i egenskap av å være eier av prosjektet.

## Termistor/termistorstreng

Termistor er en elektrisk komponent med sterkt temperaturavhengig motstand, sterkere enn i vanlige resistorer. Termistor benyttes blant annet til temperaturmåling, som kompensasjon for temperaturvariasjoner i kretser, sikring og selvregulerende varmeelement.

Termistoren opererer vanligvis i et temperaturintervall på 50 grader celsius. Avhengig av materiale ligger dette intervallet mellom –55 og 150 grader celsius, men noen komponenter er designet til å operere i opptil 300 grader celsius. Dette gjør termistoren godt egnet i digitale termometere, i for eksempel biler til å måle temperatur av olje og kjølevæske, i kjøleskap og i stekeovner.

Termistoren kan også brukes som sikring. Temperaturen i termistoren øker på grunn av motstanden i materialet når det går strøm gjennom komponenten. Ved høy nok temperatur begrenser komponenten strømmen på grunn av den brått økte motstanden. (Store norske leksikon)

En termistorstreng er en termistor som måler temperaturen på flere punkter i dybden.

### **Tilstandsgrad (jf. standard NS 3424, omtalt i faktaboks 7)**

Tilstandsgrad er et uttrykk for tilstanden som et byggverk eller en del/komponent har i forhold til det valgte referansenivået. Før registrering av tilstand skal det lages et sett av kriterier som representerer rammeverket ved fastsetting av tilstandsgrad for de ulike deler av byggverket. Kriterier settes ut fra formålet med analysen og ut fra en konsekvensvurdering. Det benyttes fire ulike tilstandsgrader: TG 0 (ingen avvik), TG 1 (mindre eller moderate avvik), TG 2 (vesentlige avvik), TG 3 (stort eller alvorlig avvik) og TGIU (ikke undersøkt).

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Vesentlige deler av den norske virksomheten på Svalbard er organisert gjennom selskaper som staten eier direkte eller indirekte. I Meld. St. 32 (2015–2016) *Svalbard* pekes det på at målet med statens eierskap i selskaper på Svalbard er å bidra til at samfunnet i Longyearbyen opprettholdes og videreutvikles på en måte som understøtter de overordnede målene i svalbardpolitikken. Bygningene og infrastrukturen til Kings Bay AS, Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS (Store Norske), Svalbard lufthavn AS, Norges arktiske studentsamskipnads boliger og Longyearbyen sykehus på Svalbard representerer samfunnskritiske milliardverdier som er avgjørende for både svalbardsamfunnet og norsk tilstedeværelse på Svalbard.

Det er et nasjonalt mål om at samfunnet skal forberedes på og tilpasses klimaendringene, jf. Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge* og Innst. 497 S (2012–2013) *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om klimatilpasning i Norge*. Meldingen og innstillingen fra energi- og miljøkomiteen peker på at klimatilpasning handler om å erkjenne at klimaet er i endring, forstå konsekvensene og iverksette tiltak for enten å hindre skade eller utnytte muligheter endringene kan innebære. Langsiktige planleggings- og beslutningsprosesser som ikke tar hensyn til klimaendringene, kan øke risikoen for skade og påføre samfunnet betydelige kostnader. Meld. St. 15 (2011–2012) *Hvordan leve med farene* peker også på at de fleste typer sikringstiltak trenger tilsyn og vedlikehold etter byggefasen for at de skal ivareta sikkerheten på lang sikt. Dette ansvaret påhviler eierne.

I Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge* pekes det på at klimaendringene på Svalbard, som for resten av landet, vil kunne gi høyere risiko for skred og flom, mer ekstremvær og havnivåstigning og stormflo. Fysisk infrastruktur som veier, bygninger og havner vil være utsatt for denne typen klimarelaterte hendelser. Episoder med store mengder regn vinterstid er allerede blitt vanligere på Svalbard, og stadig dypere tining av det øverste jordlaget over permafrosten om sommeren skaper utfordringer for fundamenteringen av bygninger og annen fysisk infrastruktur. Dessuten vil kysterosjon kunne bli et stadig større problem for bygninger som ligger nær strandlinjen, som følge av at mindre is betyr mer bølgeaktivitet.

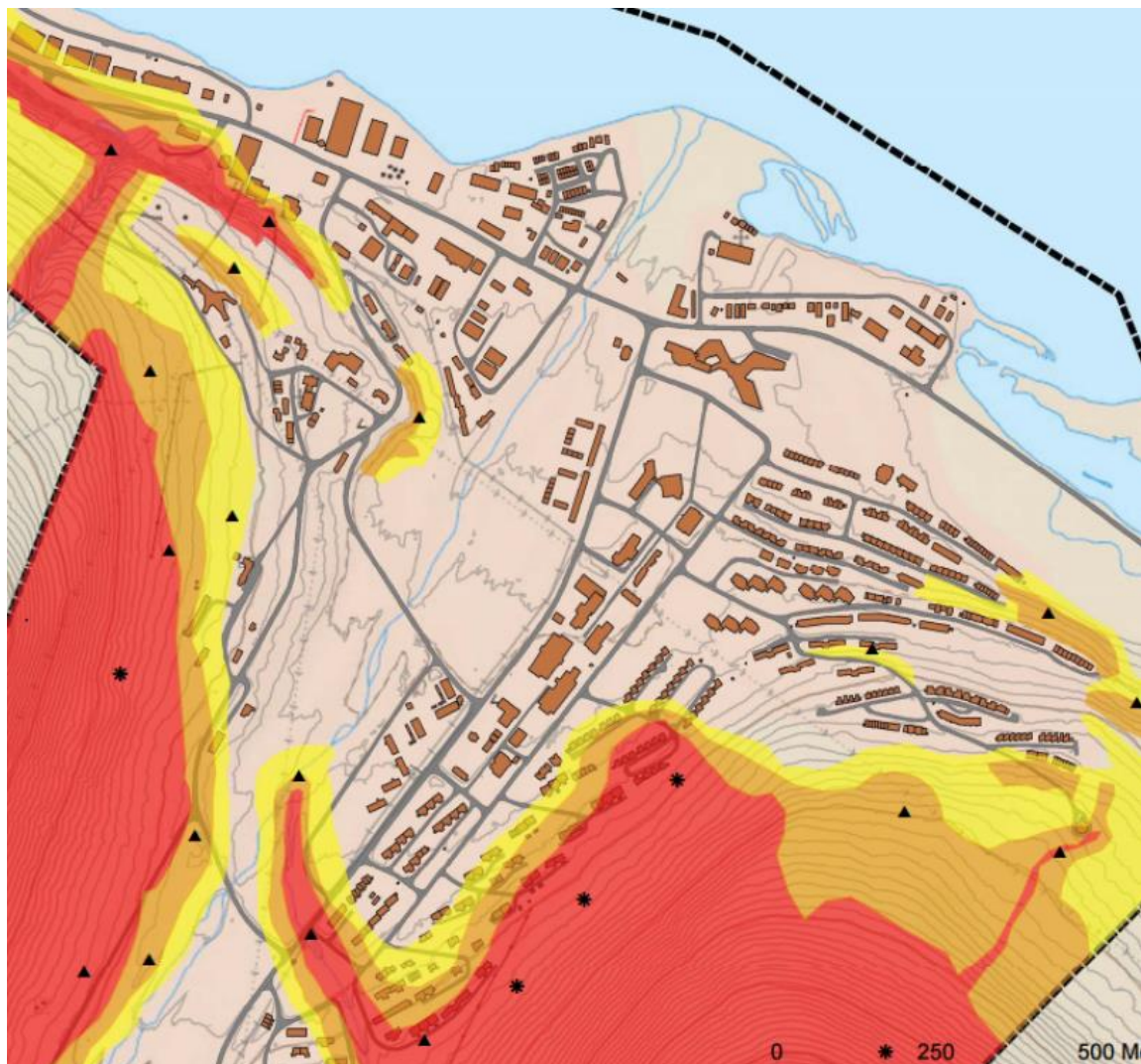
Effektene av klimaendringene på Svalbard er synliggjort i rapporten *Klima Svalbard 2100* utgitt i januar 2019 av Norsk klimaservicesenter. Her pekes det på at klimaendringene fører til mer erosjon, mer omfattende rust- og råteskader, permafrostopptining, utglidning av fjellsider mv. I Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* uttales det: «På Svalbard og i Arktis ser vi dramatiske endringer. Ingen stader på kloden skjer oppvarminga raskare enn her. Sidan 1971 har Svalbard opplevd ei oppvarming om vinteren på 7 gradar.»

Longyeardalen er omkranset av bratte fjellsider som gjør store deler av dalen utsatt for skredfare, både snø-, sørpe og jord-/steinskred. Deler av bebyggelsen og infrastrukturer ligger i skredutsatte områder, og både bebyggelse og veier er blitt rammet av skred. Veien mellom Longyearbyen og Svalbard lufthavn har vært stengt på grunn av sørpeskred. Ved mildvær etter store nedbørmengder i vintersesongen kan sørpeskred gå flere steder i området.<sup>1</sup> Figur 1 viser Longyearbyen lokalstyres faresonekartlegging av deler av Longyearbyen, der rødt område betyr at den årlige sannsynligheten for skred er på over 1 prosent.

<sup>1</sup> ROS-analyse for Svalbard - utarbeidet av Sysselembannen på Svalbard i 2016.



Figur 1 Faresonekartlegging av deler av Longyearbyen



Kilde: Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse for Longyearbyen lokalstyre – sammendragsrapport», datert 26. april 2017, utarbeidet av Longyearbyen lokalstyre.

Siden 2015 har svalbardselskapene vært utsatt for flere alvorlige klimarelaterte hendelser. Store Norskes datterselskap Store Norske Boliger AS (SNB AS) mistet fem boliger i et snøskred i desember 2015 hvor to personer omkom, og mistet to hybelhus i et nytt snøskred i februar 2017, jf. vedlegg 1.



Bilde fra skredulykken i Longyearbyen i 2015. Foto: Heiko Junge / NTB.

I 2019 var til sammen 171 av SNBs boliger rammet av skredproblematikken i Lia-området i Longyearbyen. Dette dreier seg om boliger som enten var tatt av skred, eller som ikke lenger kunne regnes som trygge på grunn av skredrisikoen.<sup>2</sup> Store Norske har også blitt påvirket av klimaendringene ved at selskapets Gruve 7 sommeren 2020 ble utsatt for vanninntrenging som en følge av at breen, som ligger over gruve, smeltet unormalt mye på grunn av temperaturer på over 20 grader. Dette førte til at store deler av gruve ble oversvømt, og at gruve driftet måtte stanse i flere måneder.

Studentsamskipnaden har hatt mange studentboliger i Nybyen-området i Longyearbyen, som er definert som fareområde for skred etter at nye skredsoner ble opprettet etter skredulykken i Longyearbyen i 2015.

Både Store Norske, Kings Bay AS, Svalbard lufthavn AS og Norges arktiske studentsamskipnad møter utfordringer når permafrosten tiner og bygninger dermed blir utsatt for utglidninger og manglende stabilitet som er ødeleggende for eksisterende fundamentering. Dette kan igjen føre til store setningsskader på bygningene og gjøre det nødvendig å gjennomføre omfattende rehabiliteringsarbeider.

For at selskapene skal kunne opprettholde sin virksomhet som sentrale aktører for svalbardsamfunnet, er det viktig at de på en adekvat måte forholder seg til den økte risikoen som klimaendringene innebærer, og at de iverksetter de tiltakene som er nødvendige for å tilpasse seg den økte risikoen.

---

<sup>2</sup> Store Norske Boliger AS' orientering for interdepartemental delegasjon 14. mars 2019.

## 1.2 Mål og problemstillinger

Målet med undersøkelsen er å vurdere hvordan svalbardselskapene arbeider med å vurdere og håndtere den økte risikoen som klimaendringene på Svalbard innebærer for bebyggelse<sup>3</sup> og infrastruktur<sup>4</sup>. Det er også et mål å vurdere departementenes styring og oppfølging av selskapenes arbeid på dette området. Undersøkelsen har omfattet følgende selskaper:

**Tabell 1 Selskapene og departementene som inngår i undersøkelsen**

Selskap	Type virksomhet	Eierdepartement/tilsynsmyndighet
<b>Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS (Store Norske)</b>	drift av Gruve 7 og forvaltning og utvikling av boliger, logistikk- og turistvirksomhet, samt annen virksomhet som understøtter de overordnede målene i norsk svalbardpolitikk	Nærings- og fiskeridepartementet (eier)
<b>Kings Bay AS</b>	eier grunnen og det meste av bebyggelsen i Ny-Ålesund på Svalbard, og har også ansvaret for infrastrukturen på stedet	Klima- og miljødepartementet (eier)
<b>Svalbard lufthavn AS</b>	eier og forvalter flyplassen i Longyearbyen	Samferdselsdepartementet (indirekte eier gjennom Avinor AS)
<b>Norges arktiske studentsamskipnad</b>	eier og forvalter studentboliger i Longyearbyen	Kunnskapsdepartementet (tilsynsmyndighet)
<b>Universitetssykehuset Nord-Norge HF</b>	eier og drifter Longyearbyen sykehus	Helse- og omsorgsdepartementet (indirekte gjennom Helse Nord RHF)

Målene er belyst gjennom følgende problemstillinger:

1. I hvilken grad arbeider selskapene på en egnet måte med å tilpasse og sikre bebyggelse og infrastruktur med tanke på den økte risikoen som klimaendringene innebærer?
2. I hvilken grad følger departementene opp selskapenes arbeid med å tilpasse og sikre bebyggelse og infrastruktur med tanke på den økte risikoen som klimaendringene innebærer?

Undersøkelsesperioden er fra 2013 til 2021. Dette har sammenheng med at Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge* ble lagt fram i 2013, og at det fra dette tidspunkt ble klart hvilke alvorlige klimautfordringer Svalbard står overfor, og at det må settes i verk adekvate tiltak.

<sup>3</sup> Med begrepet bebyggelse menes alle bygninger selskapet har ansvar for, uavhengig av funksjon/bruksområde, som for eksempel kontor, terminal, lager, sykehus, bolig osv.

<sup>4</sup> Med begrepet infrastruktur menes alle fysiske anlegg og installasjoner selskapet har ansvar for, og som er avgjørende for utøvelse av virksomheten, for eksempel veier, kraftforsyning, tele- og datanett, gruver, havner, flyplasser, signalanlegg, radaranlegg, lysanlegg osv.

## 2 Metodisk tilnærming og gjennomføring

For å belyse problemstillingene har vi gjennomført dokumentanalyse og analyse av skriftlige svar på tilsendte spørsmål, vi har gjennomført intervjuer/møter, og vi har foretatt observasjoner av bygninger og infrastruktur. Datainnsamlingen ble gjennomført i perioden fra oktober 2020 til august 2021.

### 2.1 Dokumentanalyse og e-poster med spørsmål

Vi har hentet inn en rekke dokumenter fra selskapene og departementene som inngår i undersøkelsen, for å vurdere hvordan svalselskapene arbeider med å vurdere og håndtere den økte risikoen som klimaendringene på Svalbard innebærer for bebyggelse og infrastruktur, og for å vurdere departementenes oppfølging, herunder eventuell tilskuddsforvaltning, av selskapenes arbeid på dette området.

De mest sentrale dokumentene som vi har gjennomgått i dokumentanalysen, er

- styreprotokoller
- relevante saksframlegg til styresaker
- kontaktmøtereferater
- rapportering fra selskapene til eierne
- ROS-analyser
- strategiske planer
- tilskuddsbrev

Med bakgrunn i de innhentede dokumentene og svarene på spørsmål sendt ved e-post har vi kartlagt hvordan klimaendringene på Svalbard har påvirket selskapenes bygninger og infrastruktur. For å belyse i hvilken grad selskapene arbeider på en måte som er egnet til å tilpasse og sikre bebyggelse og infrastruktur med tanke på den økte risikoen som klimaendringene innebærer, har vi analysert dokumentene for å undersøke blant annet hvilke systemer og rutiner selskapene har etablert for å

- kartlegge og vurdere risikoen for at selskapenes eksisterende bygninger og infrastruktur kan bli rammet av naturhendelser som skred og flom
- vurdere hvordan tilstanden til eksisterende bygninger og infrastruktur allerede har blitt påvirket av klimaendringene
- vurdere hvordan tilstanden til eksisterende bygninger og infrastruktur kan bli påvirket av klimaendringer i framtiden
- vurdere hvilke tiltak som eventuelt bør iverksettes for å sikre selskapenes eksisterende bygninger og infrastruktur mot å bli rammet av naturhendelser som skred og flom
- kartlegge og vurdere risikoen for at nye bygninger og ny infrastruktur vil kunne bli rammet av naturhendelser som skred og flom
- vurdere hvilke tiltak som bør iverksettes for å sikre nye bygninger og ny infrastruktur mot å bli rammet av økt risiko for naturhendelser som skred og flom

På områder der selskapene ikke hadde utarbeidet skriftlige rutiner, ble selskapene bedt om å svare på hvilke rutiner som ble fulgt i praksis. Dette gjaldt for eksempel

- hvor ofte det utføres tilstandsvurderinger av bygninger og infrastruktur
- hvor ofte det utføres vurderinger av risiko for skadelige naturhendelser på bygninger og infrastruktur
- hvilke data kartlegging av eiendommers risiko og sårbarhet grunnet klimatiske forhold baseres på

Vi har også analysert de innhentende dokumentene og svarene på spørsmål sendt ved e-post med tanke på å belyse hvordan departementene følger opp selskapenes arbeid med å tilpasse og sikre bebyggelse og infrastruktur med tanke på den økte risikoen som klimaendringene innebærer.

## 2.2 Intervjuer og møter

For å undersøke temaet har vi også gjennomført intervjuer med de fem selskapene som inngår i undersøkelsen. Referatene fra intervjuene har deretter blitt verifisert av selskapene.

For å belyse departementenes dialog med selskapene når det gjelder deres arbeid med å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur til klimaendringene, har vi gjennomført møter med Klima- og miljødepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Referatene fra møtene er deretter verifisert av de to departementene.

I møtet med Klima- og miljødepartementet ble følgende temaer og problemstillinger tatt opp:

- overføringen av eierskapet i Kings Bay AS fra Nærings- og fiskeridepartementet til Klima- og miljødepartementet fra 2017
- Klima- og miljødepartementets oppfølging av Kings Bay AS' arbeid med klimatilpasning
- departementets styring og dialog med Kings Bay AS om selskapets systemer for internkontroll og risikostyring
- departementets styring og dialog med Kings Bay AS om selskapets ressursituasjon
- departementets styring og dialog med Kings Bay AS om arealplanen for Ny-Ålesund
- evaluering av tilskuddsforvaltningen av Kings Bay AS

I møtet med Nærings- og fiskeridepartementet ble følgende temaer og problemstillinger tatt opp:

- retningslinjer og rutiner som legges til grunn for departementets eierdialog med Store Norske
- gjennomføring av departementets eierdialog med Store Norske
- departementets oppfølging av Store Norskes arbeid med klimatilpasning
- Store Norskes kjøp av bygninger fra Hurtigruten
- statens rolle som grunneier på Svalbard og bortfester av grunn til blant annet Store Norske – departementets synspunkter på ansvarsforhold når det gjelder skred- og flomsikring

Vi har ikke vurdert det som nødvendig å ha møter med Samferdselsdepartementet, Kunnskapsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet i forbindelse med datainnsamlingen. I denne vurderingen har vi lagt vekt på at ingen av disse departementene har en direkte eierrolle overfor selskapene som inngår i undersøkelsen. Når det gjaldt Kunnskapsdepartementet, ble det i tillegg lagt vekt på at studentsamskipnadene er selveiende.

Vi har også holdt møter med tre aktører som har roller som er relevante for noen av temaene og problemstillingene i undersøkelsen. Disse aktørene var

- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Longyearbyen lokalstyre
- Sysselmesteren på Svalbard<sup>5</sup>

I møtene med disse aktørene er deres roller og ansvar samt deres vurderinger av status og risiko blitt belyst.

---

<sup>5</sup> Sysselmesteren på Svalbard hadde tittelen Sysselmannen på Svalbard fram til 1. juli 2021.

## 2.3 Observasjon av bygninger og infrastruktur

Som en del av undersøkelsen gjennomførte vi i begynnelsen av august 2021 et revisjonsbesøk på Svalbard hvor det ble gjort observasjoner av bygninger og infrastruktur og omgivelsene til disse. Formålet med besøket var å observere bygninger og infrastruktur som har blitt påvirket av klimaendringene, og få beskrevet hvordan for eksempel tining av permafrosten har ført til store skader på bygninger, først og fremst ved at fundamenteringen har blitt skadet, som igjen har ført til setningsskader og/eller skjevheter i bygningene. Vi har også blitt vist hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt for å begrense eller reparere skadene på bygningene som følge av klimaendringer. Videre har vi sett hvordan bygninger og infrastruktur kan ligge utsatt til for skred, flom og vind. I Store Norskes Gruve 7 ble vi vist hvordan vanninntrenging fra en smeltende bre oversvømte graven sommeren 2020.

Når det gjelder bygninger eller infrastruktur som er skred- eller flomutsatt, har vi fått en nærmere orientering på stedet om hvordan skred eller flom kan ramme disse, og dessuten fått orientering om hvilke sikringstiltak som enten planlegges, er under gjennomføring eller er ferdigstilt. Noen bygninger har ligget såpass utsatt til at de må rives og erstattes med nye, og vi har blitt forklart hvorfor deres beliggenhet har gjort dette nødvendig. Dette gjaldt særlig boliger i Lia i Longyearbyen, hvor vi ble vist området hvor boliger ble tatt av snøskred.

Vi har også blitt vist tiltak som er iverksatt for å begrense eller reparere skader på bygninger og infrastruktur som følge av klimaendringer. I den forbindelse har vi også blitt forklart en del tiltak som selskapene mener burde vært iverksatt, men som de ikke har hatt ressurser til å iverksette.

Observasjoner av bygninger og infrastruktur har omfattet alle selskapene unntatt Kings Bay AS. Sistnevnte selskap lot det seg ikke gjøre å besøke fordi Riksrevisjonens interne reiserestriksjoner i forbindelse med koronapandemien ikke åpnet for revisjonsbesøk til Ny-Ålesund på et tidspunkt hvor nøkkelpersonell i Kings Bay AS var til stede.

Observasjoner er dokumentert med fotografier som er tatt inn i rapporten. Når det gjelder Kings Bay AS, er det benyttet fotografier fra et besøk som Riksrevisjonen hadde i Ny-Ålesund i 2019, samt to fotografier tilsendt fra selskapet i forbindelse med undersøkelsen. Det er også benyttet et bilde fra Riksrevisjonens besøk i Svea i 2019.

## 3 Revisjonskriterier

### 3.1 Det generelle ansvaret for å tilpasse seg klimaendringene

Det generelle ansvaret for å tilpasse seg klimaendringene er beskrevet i Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge*. Her pekes det på at å tilpasse seg klimaendringene er uløselig knyttet til det området og den oppgaven som skal løses. Et grunnleggende prinsipp for arbeidet med klimatilpasning er derfor at ansvaret for klimatilpasning ligger hos den aktøren som har ansvaret for en oppgave eller funksjon som blir berørt av klimaendringer.<sup>6</sup>

### 3.2 Forventninger til selskapenes arbeid med klimatilpasning

Selskapene som inngår i undersøkelsen, er underlagt både de generelle selskapsrettslige lovene og den særskilte lovgivningen på Svalbard. I tillegg gjelder generelle forventninger til risikostyring og internkontroll.

#### 3.2.1 Generelle forventninger stilt til selskapene

I undersøkelsesperioden fra 2013 til 2021 har statens eierskapsutøvelse og eierpolitikk vært basert på eierskapsmeldingene Meld. St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi*, Meld. St. 27 (2013–2014) *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap* og Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*. Meldingene har blitt behandlet i Stortinget gjennom henholdsvis Innst. 392 S (2010–2011), Innst. 140 S (2014–2015) og Innst. 225 S (2019–2020). Grunnprinsippene i eierskapsmeldingene har i all hovedsak ligget fast i perioden, men det er gjort noen presiseringer. Det er bred politisk enighet om de sentrale rammene for statens eierskapsutøvelse, herunder at eieroppfølgingen følger selskapslovgivningens rollefordeling mellom eier, styret og daglig leder, allment anerkjente eierstyringsprinsipper og -standarder, samt at eier utøver eiermyndighet på generalforsamling.

I Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* (eierskapsmeldingen) uttrykker staten flere forventninger til selskapene på en rekke områder. Felles for alle forventningene er at de støtter opp under statens mål som eier om høyest mulig avkastning over tid eller mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.<sup>7</sup>

I henhold til *lov om aksjeselskaper* (aksjeloven) §§ 6-12 og 6-14, og tilsvarende bestemmelser i de andre selskapslovene, hører forvaltningen av selskapet inn under styret og daglig leder. Dette innebærer at ledelsen av selskapet og ansvaret for denne ligger hos styret og daglig leder. Disse skal forvalte selskapet ut fra selskapets og eiernes interesser og i tråd med selskapets vedtekter samt andre generalforsamlingsvedtak. Styret og daglig leder har ansvar for at selskapet drives innenfor gjeldende lover og regler.<sup>8</sup>

Når det gjelder risikostyring og internkontroll, forventer staten blant annet at selskapene

- har effektiv risikostyring som er tilpasset selskapets virksomhet, mål og strategi
- følger Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES), der den er relevant og tilpasset selskapets virksomhet

Ifølge *eierskapsmeldingen* er risikostyring og internkontroll verktøy styret har for å føre tilsyn med ledelsen og for å bidra til høyere måloppnåelse og verdiskaping. Mange av selskapene opererer i komplekse omgivelser der risikobildet og forretningsmodeller kan endres raskt. Det går fram av

<sup>6</sup> Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge*, side 35.

<sup>7</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 7.

<sup>8</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 66.

meldingen at det er vesentlig å identifisere relevant risiko, inkludert risiko som ikke er enkel å tallfeste.<sup>9</sup>

*Eierskapsmeldingen* peker også på at effektiv risikostyring forutsetter at risikovurderinger er integrert i selskapets strategi, kjernevirksomhet og beslutningsprosesser. Et godt risikostyringssystem bidrar til å identifisere, evaluere og rapportere risiko og legger til rette for at selskapet kan respondere strategisk, operasjonelt og finansielt. Det inkluderer også beredskap for krisehåndtering. Formålet med risikostyring er å håndtere, ikke eliminere, risiko.<sup>10</sup>

Ved behandlingen av *eierskapsmeldingen* viste Stortingets næringskomite til at staten forutsetter at selskapene identifiserer og håndterer vesentlige muligheter og risikoer både for selskapet og dem som berøres av virksomheten. I innstillingen til *eierskapsmeldingen* ga komiteen også uttrykk for at et selskap som følger med på utviklingen i omgivelsene og forstår sin rolle i samfunnet og hva interessentene er opptatt av, bedre kan forstå hva som påvirker mulighetene for verdiskaping i selskapet. I dette ligger også at selskapets virksomhet er ansvarlig. Videre ga komiteen uttrykk for at en ansvarlig virksomhet innebærer å identifisere og håndtere risikoen selskapet påfører mennesker, samfunn og miljø.<sup>11</sup>

I NUES kapittel 10 omtales risikostyring og internkontroll. Der står det at styret skal påse at selskapet har god internkontroll og hensiktsmessige systemer for risikostyring i forhold til omfanget og arten av selskapets virksomhet. Internkontrollen og systemene bør også omfatte selskapets retningslinjer mv. for hvordan det integrerer hensyn til omverdenen i verdiskapingen.

Det framgår også av NUES at styret årlig bør foreta en gjennomgang av selskapets viktigste risikoområder og den interne kontroll, og at denne bør ta for seg:

- endringer i forhold til forrige års gjennomgang knyttet til art og omfang av risikoer av betydning, og selskapets evne til å tilpasse seg virksomhetsendringer og eksterne endringer;
- omfanget av og kvaliteten på ledelsens løpende oppfølging av risikoer og internkontrollsystem, og dersom det er relevant, internrevisjonens arbeid;
- omfang og hyppighet av ledelsens rapportering til styret om resultatene av denne oppfølgingen, som gjør det mulig for styret å foreta en samlet vurdering av kontrolltilstanden i selskapet og hvordan risikoene håndteres;
- tilfeller av betydelig kontrollsvikt eller svakheter som er avdekket i løpet av året, og om de har hatt, kunne ha hatt eller vil kunne ha betydelig innvirkning på selskapets økonomiske resultat eller stilling, og hvordan selskapets eksterne rapporteringsprosess fungerer.

Internkontroll utgjør en del av en virksomhets helhetlige risikostyring. Dersom selskapet anvender et etablert rammeverk for intern kontroll, bør dette angis. Eksempel på dette kan være Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commissions (COSO) rammeverk for risikostyring og intern kontroll.<sup>12</sup> COSO-modellen tar utgangspunkt i beste praksis for et integrert internkontroll- og compliancesystem og inneholder fem innbyrdes sammenhengende komponenter som regelmessig skal gjennomgås. De fem komponentene er kontrollmiljø, risikovurdering, kontrollaktiviteter, informasjon og kommunikasjon, samt overvåking.

### 3.2.2 Lov- og regelverk som regulerer studentsamskipnadenes virksomhet

Studentsamskipnadene omfattes ikke av *eierskapsmeldingen*. Samskipnadenes virksomhet er regulert i lov og forskrift om studentsamskipnader. Det følger av studentsamskipnadsloven § 6 sjette ledd at reglene i aksjeloven §§ 6-1 til 6-34, så langt de passer, gjelder for styret og daglig leder i en studentsamskipnad. Etter aksjeloven § 6-12 tredje ledd skal styret holde seg orientert om selskapets

<sup>9</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 87.

<sup>10</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 87.

<sup>11</sup> Innst. 225 (2019–2020) *Innstilling fra næringskomiteen om Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 6.

<sup>12</sup> Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES), side 39.



økonomiske stilling og plikter å påse at dets virksomhet, regnskap og formuesforvaltning er gjenstand for betryggende kontroll.

### 3.2.3 Lovgivning som gjelder for selskapenes virksomhet på Svalbard

*Lov om Svalbard* (Svalbardloven) regulerer lovers anvendelse på Svalbard. Utover norsk privatrett, strafferett og lovgivningen om rettspleien gjelder andre lovbestemmelser bare for Svalbard dersom det er særskilt fastsatt.

På fastlandet skal plan- og bygningsloven bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser, jf. lovens § 1-1. Svalbard har imidlertid ikke et kommunalt forvaltningsnivå, og lov om *miljøvern på Svalbard* (svalbardmiljøloven) og byggeforskrift for Longyearbyen er delvis ment å ivareta det samme behovet som plan- og bygningsloven. Svalbardmiljøloven inneholder imidlertid ikke den type krav om klimatilpasninger og planlegging som plan- og bygningsloven stiller. Av plan- og bygningsloven § 1-2 fjerde ledd framgår det at Kongen kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for Svalbard. Gjennom byggeforskrift for Longyearbyen<sup>13</sup> gjøres deler av bestemmelsene i plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK10) gjeldende i Longyearbyen planområde.<sup>14</sup> I byggeforskrift for Longyearbyen § 2 er det listet opp hvilke av plan- og bygningslovens paragrafer som gjelder for Longyearbyen planområde. Det tilstrebes en praksis som er mest mulig lik den praksis som er i fastlandskommunene.<sup>15</sup>

#### Faktaboks 1 Lovgivningen på Svalbard

Utgangspunktet for lovers anvendelse på Svalbard er fastsatt i lov av 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard (svalbardloven). Loven gir det metodiske utgangspunkt for den lovteknikk som gjelder for øygruppen. Av svalbardloven § 2 framgår det at det bare er norsk privatrett og strafferett og den norske lovgivningen om rettspleien som gjelder for Svalbard, mens andre lovbestemmelser bare gjelder for Svalbard dersom det er særskilt fastsatt.

*Lov om tomtefeste* (tomtefesteloven) gjelder etter lovens § 3 bare for Svalbard i den utstrekning det er fastsatt av Kongen ved forskrift. Siden det ikke er fastsatt noen slik forskrift, gjelder loven ikke for Svalbard.

I svalbardmeldingen som kom i 2016, pekes det på at det i forrige svalbardmelding (St. meld. nr. 22 (2008–2009) *Svalbard*) ble gitt en grundig gjennomgang av prinsippene for norsk lovgivning for Svalbard. Drøftelsene ble gjort med utgangspunkt i at Riksrevisjonen i sin forvaltningsrevisjon av Svalbard (Dokument nr. 3:8 (2006–2007) *Riksrevisjonens undersøkelse av forvaltningen av Svalbard*) hadde vist til at Svalbard på enkelte områder syntes underregulert. Riksrevisjonen stilte blant annet spørsmål om hvorvidt utviklingen i Longyearbyen, med et komplekst næringsliv og et økende antall utenlandske statsborgere, tilsa et behov for å gjøre flere lover gjeldende. Riksrevisjonen etterlyste også en vurdering av hvorvidt prinsippene for lovers anvendelse for Svalbard burde endres. Videre hadde Stortinget ved behandlingen av rapporten fra Riksrevisjonen, jf. Innst. S. nr. 46 (2007–2008), framholdt at en eventuell gjennomgang av disse prinsippene ville kreve grundige vurderinger.

<sup>13</sup> Fastsatt av Longyearbyen lokalstyre 15. november 2016 med hjemmel i lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 4, jf. delegeringsvedtak 14. desember 2001 nr. 1389, jf. delegeringsvedtak 7. oktober 2002 nr. 1145.

<sup>14</sup> Veileder til byggeforskrift for Longyearbyen.

<sup>15</sup> Veileder til byggeforskrift for Longyearbyen.

## 3.3 Krav til departementenes oppfølging av selskapenes arbeid med klimatilpasning

For Nærings- og fiskeridepartementet, Klima- og miljødepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet vil både statens eierpolitikk og krav til tilskuddsforvaltning legges til grunn. For Kunnskapsdepartementet vil det være krav til tilskuddsforvaltning og bestemmelsene som regulerer departementets tilsyn med studentsamskipnadene som legges til grunn.

### 3.3.1 Eierdepartementenes oppfølging av selskapene

Ifølge *eierskapsmeldingen* er det bred politisk enighet om de sentrale rammene for statens eierskapsutøvelse.<sup>16</sup> For å ta vare på verdiene må de forvaltes på en profesjonell og ansvarlig måte. Hvis ikke forringes felleskapets verdier.<sup>17</sup> Staten skal i sin eierutøvelse legge til grunn selskapslovgivningens ansvars- og rollefordeling mellom eier, styret og daglig leder samt allment anerkjente eierstyringsprinsipper og -standarder.<sup>18</sup> Staten forventer at selskapene følger NUES der den er relevant og tilpasset selskapets virksomhet.<sup>19</sup>

Aksjeloven slår fast at eier utøver sin myndighet gjennom generalforsamling.<sup>20</sup> Videre følger det av aksjeloven at generalforsamlingen er ansvarlig for å velge styret og ekstern revisor samt godkjenne årsregnskapet og styrets årsberetning.<sup>21</sup>

Det er fastsatt ti prinsipper for god eierstyring, som er tatt inn i *eierskapsmeldingen*, og som sammen med statens mål som eier legger grunnlaget for hvordan staten utøver sitt eierskap.<sup>22</sup> Det er disse ti prinsippene det vises til i § 10 i reglement for økonomistyring i staten (økonomireglementet) når det stilles krav om at staten skal forvalte sine eierinteresser i samsvar med overordnede prinsipper for god eierstyring med særlig vekt på at den valgte selskapsform, selskapets vedtekter, finansiering og styresammensetning er hensiktsmessig i forhold til selskapets formål og eierskap. Videre stiller § 10 i reglement for økonomistyring i staten krav om at styring, oppfølging og kontroll samt tilhørende retningslinjer skal tilpasses statens eierandel, selskapets egenart og risiko og vesentlighet.

I *eierskapsmeldingen* pekes det også på at en hensiktsmessig kapitalstruktur<sup>23</sup> fremmer selskapets verdiutvikling eller effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Styret har ansvaret for selskapets kapitalstruktur, men vedtak på generalforsamling om utbytte og kapitalendringer vil påvirke kapitalstrukturen.<sup>24</sup>

I OECDs retningslinjer for Corporate Governance i statlig eide selskaper<sup>25</sup> pekes det på at selskaper skal legge fram vesentlig informasjon på områder av betydning for staten som eier og for offentligheten. Slik informasjon kan være en klar uttalelse om et selskaps mål og måloppnåelse. For selskaper som er redskaper for å fremme sektorpolitiske mål, bør det også rapporteres om hvordan disse målene er nådd. Av *eierskapsmeldingen* framgår det at staten forventer at selskapene utarbeider og implementerer tydelige mål og strategier og rapporterer på disse.<sup>26</sup>

### 3.3.2 Tilskuddsforvalters styring og oppfølging

Flere av svalbardsselskapene mottar tilskudd til drift og/eller investeringer. Etter økonomireglementet § 8 skal departementene for den enkelte tilskuddsordning beskrive mål, kriterier for måloppnåelse og

<sup>16</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 73.

<sup>17</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 5.

<sup>18</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 95.

<sup>19</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 87.

<sup>20</sup> Lov om aksjeselskaper § 5-1.

<sup>21</sup> Lov om aksjeselskaper § 6-3 (valg av styremedlemmer), § 7-1 (valg av revisor) og § 5-5 (godkjenning av årsregnskap og årsberetning).

<sup>22</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 9.

<sup>23</sup> Med kapitalstruktur menes sammensetting av kapitalkilder som finansierer selskapets eiendeler. De to vanligste kapitalkildene for et selskap er egenkapital, som eierne enten har skutt inn eller som selskapet har opptjent, og fremmedkapital som for eksempel lån.

<sup>24</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 98.

<sup>25</sup> OECD Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises, 2015 Edition, Chapter VI Disclosure and transparency, Item A.

<sup>26</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, side 76.

tildelingskriterier samt fastsette bestemmelser om oppfølging og kontroll. I tilskuddsbrev til den enkelte mottaker skal tilskuddsforvaltere angi formål og vilkår for tilskuddet og tilskuddsbeløp, herunder forbehold om oppfølging og kontroll i samsvar med bevilgningsreglementet § 10 annet ledd.

Etter bestemmelser om økonomistyring i staten pkt. 6.3.8.2 skal tilskuddsforvalteren kontrollere informasjonen mottakeren sender inn som har betydning for søknadsbehandlingen.

Tilskuddsforvalteren skal videre kontrollere rapporter som tilskuddsmottakeren senere sender inn om måloppnåelsen. Gjennomførte kontrolltiltak skal dokumenteres på en tilfredsstillende måte. Kontrollen skal tilpasses den enkelte tilskuddsordningen og målet med den.

Tilskuddsforvalteren skal kartlegge henholdsvis risiko for at det oppstår feil på grunn av problemer med fortolkning av tilskuddsvilkårene og risiko for uregelmessigheter. Ut fra en vurdering av det samlede risikonivået og hva som er de vesentligste risikomomentene, skal tilskuddsforvalteren fastsette hvilke kontrollpunkter som er mest aktuelle, og hvem som skal foreta kontrollen.

### 3.3.3 Kunnskapsdepartementets tilsyn med studentsamskipnader og behandling av søknader om tilskudd til studentboliger

Etter § 23 i forskrift om studentsamskipnader skal departementet føre tilsyn med at studentsamskipnaden utfører sine oppgaver i tråd med lov om studentsamskipnader og forskriften. Etter forskriftens § 24 skal departementet føre kontroll med at de offentlige midlene til studentvelferd som studentsamskipnaden mottar, blir forvaltet i samsvar med lover, forskrifter, og regelverk, samt slik som forutsatt i departementets tilskuddsbrev. Kontrollen skal skje etter generelle prinsipper og regler om oppfølging og kontroll med statlig tilskudd.

Etter forskriftens § 25 skal tilsyn og kontroll etter § 23 og § 24 normalt gjennomføres etterskuddsvis og på et overordnet nivå. Kontrollen skal normalt gjennomføres ved kontroll av de rapporter som studentsamskipnadene skal sende departementet i henhold til lov, forskrifter og tilskuddsbrev, herunder revisorgodkjent regnskap. Av merknader til forskriftens § 25 framgår det at departementet ikke har direkte sanksjonsmuligheter overfor studentsamskipnaden, utover de som følger av tilskuddsordningen og loven.

Tilskudd til studentboligbygging forvaltes av Husbanken, som utøver det direkte tilsynet og kontrollen med byggingen, jf. § 23 i forskrift om studentsamskipnader. Etter forskrift om tilskudd til studentboliger § 5 behandler departementet søknader og vedtar tilsagn om tilskudd til studentboliger, mens Husbanken behandler søknader om godkjenning av prosjekter og utbetaling av tilskudd, jf. forskriftens § 6. Husbanken skal dessuten gi råd til studentsamskipnadene og har ansvaret for å følge opp prosjektene gjennom hele byggeprosessen for å sikre at fastsatte vilkår for tilskuddet etterleves, jf. forskriftens § 7.

## 4 Ansvar for å håndtere risikoen som klimautfordringene på Svalbard innebærer

Selskapenes ansvar for å håndtere risikoen som klimautfordringene på Svalbard innebærer varierer ved at selskapene har ulike roller. Store Norske og Kings Bay AS har også en rolle som planansvarlige i henholdsvis Svea og Ny-Ålesund. Kapittel 4.1 nedenfor beskriver hovedlinjene i de oppgavene som følger med dette ansvaret, både generelt på Svalbard og spesielt for Store Norske og Kings Bay AS.

### 4.1 Arealplanlegging på Svalbard

Det er til sammen seks arealplanområder på Svalbard, jf. vedlegg 2. I tillegg til Longyearbyen arealplanområde er det blant annet Sveagruba arealplanområde, som Store Norske fikk tildelt planansvaret for av Klima- og miljødepartementet i brev av 1. april 2016, og Ny-Ålesund arealplanområde hvor Kings Bay AS har planansvaret i kraft av å være grunneier.<sup>27</sup>

Longyearbyen lokalstyre er planansvarlig innenfor Longyearbyen planområde.<sup>28</sup> Lokalstyret har myndighet til å vedta planer og behandle meldinger om virksomhet. I de andre planområdene er grunneier<sup>29</sup> planansvarlig, mens Sysselmesteren har myndighet til å vedta planer og behandle meldinger og søknader om virksomhet.<sup>30</sup> Etter svalbardmiljøloven § 48 første ledd er grunneieren eller den departementet bemyndiger, planansvarlig i det enkelte planområde og skal sørge for å gjennomføre en løpende planlegging for bruk og vern av arealene i planområdet. Av svalbardmiljøloven § 48 annet ledd framgår det at arealplanen, eller deler av den, tas opp til revisjon etter som forholdene gjør det påkrevd. Den planansvarlige bør minst hvert fjerde år vurdere om revisjon bør foretas.<sup>31</sup>

#### 4.1.1 Kings Bay AS og Store Norskes ansvar for å utarbeide ROS-analyser i henholdsvis Ny-Ålesund og Svea

Av *Planveileder – Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard*<sup>32</sup> framgår det at det ut fra et rent samfunnsperspektiv vil være naturlig at planansvarlige er ansvarlig for å utarbeide en ROS-analyse etter mal av veilederen til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) fra 2017 – *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. Som planansvarlige i henholdsvis Ny-Ålesund arealplanområde og Svea arealplanområde vil dette gjelde for Kings Bay AS og Store Norske.

I *Planveileder – Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard* pekes det på at DSBs veileder gir viktige innspill til hvordan planansvarlige på Svalbard kan gå fram for å utarbeide ROS-analyser, og at det derfor er naturlig at de er ansvarlige for utarbeidelse slike. Videre pekes det i *Planveileder – Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard* på at hensikten med ROS-analyser er å hindre at arealdisponeringen som foreslås, skaper særlig risiko. Analysen må derfor legges til grunn for arealdisponeringen i en arealplan, og eventuelle avbøtende tiltak som avdekkes som nødvendig i ROS-analysen må framgå av arealplanen.

<sup>27</sup> Planveileder -Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard, utgitt av Klima- og miljødepartementet, datert 1. april 2019.

<sup>28</sup> Tildelt Longyearbyen lokalstyre ved delegeringsvedtak fra Klima- og miljødepartementet av 9. juli 2002, med hjemmel i svalbardmiljøloven § 48, jf. Klima- og miljødepartementets nettsider <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/instruks-arbeidsdelinga-mellom-kld-ytre-etatar-sysselelmannen-longyearbyen-lokalstyre-svalbardmiljolovalid2580314/> og Longyearbyen lokalstyres nettsider, <https://www.lokalstyre.no/om-plansystemet.486566.no.html>

<sup>29</sup> Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet eier all grunn i Longyearbyen og en rekke andre steder på Svalbard. Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet eier til sammen 98,75 prosent av grunnen på Svalbard. All denne grunnen forvaltes av Nærings- og fiskeridepartementet og departementet er stedlig representert i Longyearbyen. I Ny-Ålesund er Kings Bay AS grunneier.

<sup>30</sup> Jf. svalbardmiljøloven § 48 og Sysselmesterens nettsider, jf. <https://www.sysselelmannen.no/om-sysselelmannen/miljovern/arealplanlegging/>

<sup>31</sup> Delegering av myndighet til Longyearbyen Lokalstyre etter svalbardmiljøloven og forskrift om miljøavgifter, avfall og gebyrer for avløp og avfall på Svalbard, datert 9. juli 2002.

<sup>32</sup> Planveileder - Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard, utgitt av Klima- og miljødepartementet, datert 1. april 2019.

## Faktaboks 2 Longyearbyen lokalstyres ansvar for utarbeidelse av ROS-analyser

Det følger av forskrift om sivilbeskyttelseslovens anvendelse på Svalbard og om beredskapsplikt for Longyearbyen lokalstyre Longyearbyen lokalstyre skal gjennomføre en helhetlig ROS-analyse, herunder kartlegge, systematisere og vurdere sannsynligheten for uønskede hendelser som kan inntreffe i Longyearbyen arealplanområde, og hvordan disse kan påvirke planområdet og Longyearbyen lokalstyre. Longyearbyen lokalstyre skal påse at relevante offentlige og private aktører inviteres med i arbeidet med å utarbeide ROS-analysen. ROS-analysen skal oppdateres minst hvert fjerde år og for øvrig ved endringer i risiko- og sårbarhetsbildet.<sup>33</sup> De selskapene som inngår i undersøkelsen, og som har virksomhet innenfor Longyearbyen arealplanområde, er blant de aktørene som omfattes av ROS-analysen, og som ifølge forskriften skal involveres i arbeidet med å utarbeide analysen. Longyearbyen lokalstyres ROS-analyse beskriver risikoen for flom og skred i enkeltområder, ikke for enkeltbygninger.

## Faktaboks 3 Sysselmesteren på Svalbard

Sysselmesteren på Svalbard er regjeringens øverste representant på øygruppen og har rollen både som politimester og statsforvalter. Sysselmesteren er den sentrale instans når det gjelder planlegging og krisehåndtering innenfor samfunnssikkerhet og beredskapsområdet. Sysselmesteren har en svært viktig rolle både når det gjelder å forebygge uønskede hendelser og håndtere oppståtte hendelser. I kraft av å være statsforvalter har sysselmesteren det koordinerende ansvaret for samfunnssikkerheten på øygruppen, jf. kgl.res. 19. juni 2015 *Instruks for statsforvalterens og Sysselmesteren på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering*. Instruksen gir retningslinjer for Sysselmesterens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, og for samordning av krisehåndtering ved uønskede hendelser. I tråd med instruksen er det på samme måte som hos fylkesmennene på fastlandet etablert et eget beredskapsråd på Svalbard som ledes av Sysselmesteren.

Et viktig element i Sysselmesterens samfunnssikkerhetsarbeid er utarbeidelse av en ROS-analyse for Svalbard.<sup>34</sup> Gjeldende ROS-analyse fra 2016 for perioden 2017–2019 ble utarbeidet av Sysselmesteren på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet.<sup>35</sup> Det framgår av analysen at den er utarbeidet på et overordnet nivå og avgrenset til risiko for ekstraordinære hendelser som kan true samfunnsverdiene liv og helse og/eller det ytre miljøet. I ROS-analysen pekes det på at forebyggende arbeid gjøres gjennom arealplanlegging der skredutsatte områder ikke blir tatt i bruk til utbyggingsformål uten at det stilles krav om og iverksettes skredforebyggende tiltak.

Energi- og miljøkomiteen peker i innstillingen til Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge* på at klimaendringenes lokale karakter plasserer kommunen i en førstelinje i møte med klimaendringene, jf. Innst. 497 S (2012–2013) *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om klimatilpasning i Norge*. For at kommunene skal kunne utføre oppgavene sine på en måte som sikrer robuste og bærekraftige lokalsamfunn i framtiden, er det nødvendig at hensynet til et endret klima blir en integrert del av de kommunale ansvarsområdene. På Svalbard er det imidlertid ikke et kommunalt forvaltningsnivå. Derfor har Sysselmesteren et viktig veiledningsansvar for Longyearbyen lokalstyre og de øvrige planansvarlige på Svalbard.<sup>36</sup>

<sup>33</sup> Forskrift om sivilbeskyttelseslovens anvendelse på Svalbard og om beredskapsplikt for Longyearbyen lokalstyre §§ 3 og 6.

<sup>34</sup> Meld. St. 32 (2015–2016) *Svalbard*, side 96.

<sup>35</sup> Det følger av svalbardloven § 5 at sysselmesteren har samme myndighet som en statsforvalter.

<sup>36</sup> Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge*, side 94.

## Faktaboks 4 NVEs ansvar

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har det overordnede ansvaret for statlige forvaltningsoppgaver innenfor forebygging av flom- og skredskader. Dette innebærer å yte hjelp til kommuner og samfunnet for øvrig med kompetanse og ressurser til kartlegging, arealplanlegging, sikring, overvåking, varsling og beredskap. På bakgrunn av Meld. St. 15 (2011–2012) *Hvordan leve med farene – om flom og skred* fikk NVE fra 2013 ansvar for å yte bistand til å forebygge flom- og skredskader på Svalbard, på lik linje som de har overfor kommuner på fastlandet.

Kilde: Meld. St. 32 (2015-2016) *Svalbard*, side 102

## 4.2 Ansvar for skredsikring av eksisterende bebyggelse i Longyearbyen-området

### 4.2.1 Ingen lovfestet plikt til sikring mot naturskade - verken på Svalbard eller fastlandet

I Meld. St. 15 (2011–2012) *Hvordan leve med farene* pekes det på at det i flere sammenhenger har blitt stilt spørsmål om hvem som har ansvaret for sikring av eksisterende bebyggelse som ligger utsatt for naturfare, når dette avdekkes i etterkant av utbyggingen og at ingen direkte kan lastes for at sikring ikke var gjennomført. Ifølge meldingen ligger det grunnleggende ansvaret for å beskytte egen eiendom på den enkelte. Det finnes likevel ingen lovfestet plikt til sikring mot naturskade for eiere av fast eiendom. Dette gjelder på Svalbard så vel som på fastlandet. Eiere av fast eiendom har heller ikke rettskrav på bistand til sikring fra det offentlige. I meldingen pekes det på at dette antakelig skyldes at det for eksisterende bebyggelse ikke finnes noen lovfestede krav til sikkerhet mot flom- og skredskader, slik det gjør for nybygg i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter. Kommunene har hjemmel til å nedlegge bygge- og deleforbud med bakgrunn i naturfare, men det finnes ingen regler som gjør det forbudt for folk å bo eller oppholde seg i områder med flom- eller skredrisiko, med unntak av tilfeller der politiet har pålagt evakuering med hjemmel i *lov om politiet* (politiloven) § 7 andre ledd. Det finnes følgelig ingen regler som krever at det gjennomføres sikringstiltak som en forutsetning for fortsatt beboelse eller opphold i områder med risiko for naturskader.

I rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015» fra september 2016, utarbeidet av DSB, heter det at regelverket og ansvarsforhold når det gjelder skredsikker byggegrunn for ny bebyggelse, er klart i Longyearbyen. I likhet med ovennevnte Meld. St. 15 (2011–2012) *Hvordan leve med farene* peker DSB-rapporten på at klarheten er knyttet til sikring av eksisterende bebyggelse, men at ansvaret for dette bør avklares.<sup>37</sup>

### 4.2.2 Ansvarsavtale mellom Longyearbyen lokalstyre og Store Norske/staten

I 2008 startet Longyearbyen lokalstyre og Store Norske et arbeid for å avklare ansvar og roller seg imellom, blant annet med hensyn til skredsikring i Lia i Longyearbyen. Longyearbyen lokalstyres synspunkt var at de, som plan- og bygningsmyndighet, ikke kan holdes ansvarlig for skredsikring i Longyeardalen fordi lokalstyret ikke var opprettet på det tidspunkt bebyggelsen ble oppført. Store Norske, som grunneier på dette tidspunkt, mente på sin side at heller ikke de kunne pålegges et generelt ansvar for sikringstiltak, begrunnet med at de leide bort tomter og oppførte boliger i et område som på den tiden ikke ble ansett som skredfarlig.<sup>38</sup> De inngikk derfor en avtale der det ikke tas stilling til hvem som formelt sett har ansvaret for sikring av eksisterende bebyggelse, men hvor hver av

<sup>37</sup> Rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», utarbeidet av DSB, side 49. Rapporten fra september 2016 ble utarbeidet av DSB på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet, gitt i februar 2016.

<sup>38</sup> Rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», side 48.

partene utarbeidet notater som vedlegg til avtalen, med sin forståelse av ansvarsforholdene. I vedlegg 3 til avtalen peker lokalstyret på at det klare utgangspunktet er at byggherren og grunneier har ansvaret for sitt byggeprosjekt, herunder byggegrunn, fundamentering, behov for sikringstiltak mv. selv om faresituasjonen ikke kunne forutses på byggetidspunktet. Videre mente lokalstyret at det følger av det alminnelige grunneieransvaret at grunneier har plikt til å sørge for nødvendig sikring av eiendommen mot risiko for skade for liv og helse, uavhengig av om grunneier kan bebreides for faresituasjonen.

Partene ble enige om i fellesskap å arbeide videre med saken, og å legge den fram for partenes respektive departementer for endelig avklaring. Store Norske tok saken opp med Nærings- og handelsdepartementet, men uten å få noen klar anbefaling.<sup>39</sup> Det var enighet om at problemstillingen skulle tas tak i, men da skredet i 2015 kom, viste det seg at både de sivilrettslige og strafferettslige ansvarsforholdene fortsatt var uklare.<sup>40</sup>

Av dokumentet *Overordna plan for skredsikring av Longyearbyen, 2018–2020*, datert 30. juni 2017, framgår det at grunneieransvaret formelt ble overført fra Store Norske til Nærings- og fiskeridepartementet i 2015, men at noen ny ansvarsavtale med lokalstyret ikke er inngått. Derfor er det fortsatt avtalen fra 2008 som gjelder. Videre pekes det på at det økonomiske og juridiske ansvaret for skredsikring av eksisterende bebyggelse innenfor de definerte skredfaresonene dermed fortsatt ikke er avklart.

Fra 1. april 2020 overtok Nærings- og fiskeridepartementet forvaltningen av grunneiendommen selv.

### 4.3 Ansvar for flom- og skredsikring av ny bebyggelse – regelverket for bygging av nye bygg på Svalbard

På fastlandet legges det til grunn blant annet det som framgår av Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*, at kommunen som lokal planmyndighet skal legge til rette for en planlegging som «verne(r) seg mot og håndterer hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare. Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil eller bevisste handlinger».<sup>41</sup>

Det framgår av byggeforskrift for Longyearbyen § 2 hvilke bestemmelser i plan- og bygningsloven som gjelder for Longyearbyen planområde. Blant disse er plan- og bygningsloven § 28-1. Av paragrafens første ledd framgår det at grunn bare kan bebygges, eller eiendom opprettes eller endres, dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold. Det samme gjelder for grunn som utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltak.

Det framgår også av byggeforskrift for Longyearbyen § 4 at forskrift 26. mars 2010 nr. 489 om tekniske krav til byggverk (TEK10) gjelder for Longyearbyen planområde, med unntak av bestemmelser i TEK10 som er listet opp i forskriften.

<sup>39</sup> Rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», side 48.

<sup>40</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>41</sup> Kapittel 2.5 i «Veiledning til utbygging i fareområder», utarbeidet av Direktoratet for byggkvalitet.

## Faktaboks 5 Byggteknisk forskrift – TEK 10

Av TEK10 § 7-2 første ledd framgår det at byggverk hvor konsekvensen av en flom er særlig stor, ikke skal plasseres i flomutsatt område. Av TEK10 § 7-2 andre ledd framgår det at for byggverk i flomutsatt område skal sikkerhetsklasse for flom fastsettes.

Av TEK10 § 7-3 første ledd framgår det at byggverk hvor konsekvensen av et skred, herunder sekundærvirkninger av skred, er særlig stor, ikke skal plasseres i skredfarlig område. Av veiledningen til bestemmelsen framgår det at kravet gjelder byggverk hvor konsekvensene av en skredhendelse vil være særlig store og gi uakseptable konsekvenser for samfunnet. Hvilke byggverk som vil falle inn under denne bestemmelsen, vil være avhengig av skredtype og -størrelse samt skadefenomenets type.

I NVEs *Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar*, revidert 22. mai 2014, heter det: «Tryggleikskrava i TEK10 gjeld for nye byggverk. Krava vil og gjelde ved utvidingar og nybygg knytte til eksisterande byggverk. I dei fleste eksisterande busetnader vil det vere aktuelt med nybygg, utvidingar og fornying. Ei utgreiing av naturfarar og innarbeiding av fareomsyn i arealplanar skal difor som ein hovudregel og omfatte eksisterande utbygde område, ikkje berre nye utbyggingsområde.»



## 5 Selskapenes arbeid med å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur med tanke på den økte risikoen som klimaendringene innbærer

Nedenfor beskrives virksomheten til selskapene som inngår i undersøkelsen, og hvilke utfordringer de har og har hatt når det gjelder å håndtere konsekvensene av de store klimaendringene på Svalbard.

I undersøkelsen er det kartlagt hvordan selskapene har arbeidet for å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til klimaendringene, herunder hvilke risikovurderinger som er gjennomført, og hvilke tiltak som er iverksatt for å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til klimaendringene.

Det er også kartlagt hvordan selskapene forholder seg til klimaendringene ved etablering av ny bebyggelse og infrastruktur, og til de krav som er nevnt i kapittel 4.1 foran. Det gis en beskrivelse av byggeprosjekter som er gjennomført av selskapene de siste årene eller som er under planlegging, og hvilke risikovurderinger som er gjennomført i forbindelse med planleggingen av disse prosjektene.

### 5.1 Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS (Store Norske)

Store Norske ble etablert i 1916 med hovedkontor i Longyearbyen, og har historisk hatt kullgruvedrift på Svalbard som sin hovedvirksomhet. Store Norske er det vesentligste selskapet i norsk statlig eierskap på Svalbard, med en lang historie og stor viktighet for svalbardsamfunnet. Kulldriften, som tradisjonelt har vært en viktig bærebjelke for svalbardsamfunnet, har de senere år fått mindre betydning, og den krevende markedssituasjonen for kullvirksomheten har ført til at driften er trappet ned. Store Norske har de siste årene kompensert for lavere kullproduksjon ved å utvikle andre forretningsområder. Selskapet har dessuten ansvar for å forvalte og ivareta en rekke kulturminner. Ved utgangen av 2020 hadde konsernet 140 ansatte.<sup>42</sup>

Gruvedriften foregår i dag i datterselskapet Store Norske Gruvedrift AS (SNGD), ved Gruve 7 utenfor Longyearbyen. I tillegg er Store Norske ansvarlig for oppryddingen av den tidligere kullvirksomheten i Svea og Lunckefjell med Store Norske Grubekompani AS (SNSG) som byggherre.<sup>43</sup>

Store Norske-konsernet består også av de heleide datterselskapene Store Norske Boliger AS (SNB), besøksgruven Store Norske Gruve 3 AS, Store Norske Energi AS, Store Norske Tank AS, Store Norske Næringsbygg AS (fra 2021), Pole Position Logistics AS, Pole Position Accounting AS, Pole Position Narvik AS og Svea Svalbard AS (eierandel på 51 prosent). Store Norske har også en eierandel på 32 prosent i Materiallageret AS.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> Store Norskes årsrapport for 2020.

<sup>43</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Store Norske i 2020, datert 5. juli 2021.

<sup>44</sup> Store Norskes årsrapport for 2020.



Besøksgruven, Gruve 3, med Arctic World Archive. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Store Norske eier datterselskapet SNB, som er den største boligeieren og boligforvalteren i Longyearbyen med 379 boliger. Det utgjør 30 prosent av den totale boligmassen i Longyearbyen.<sup>45</sup> Selskapet forvalter også boenheter og næringseiendom relatert til gruvevirksomheten ved de ulike gruvene og næringseiendom i Longyearbyen. I tillegg forvalter selskapet bygningsmassen til Isfjord Radio og besøksgruven Gruve 3.

Store Norske har i 2021 kjøpt en rekke bygninger på Svalbard fra Hurtigruten Group. Store Norske forventes å legge hotellene og de øvrige næringsbyggene i et nyopprettet heleid datterselskap Store Norske Næringsbygg AS, mens boligene skal legges i Store Norske Boliger AS.<sup>46</sup>

Selskapet er plassert i kategori 3, selskaper hvor staten har mål om mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.<sup>47</sup>

Det framgår av *eierskapsmeldingen* at «Statens begrunnelse for eierskapet i Store Norske er å ha en aktør på Svalbard som gjennom drift av Gruve 7, forvaltning av boliger og øvrig virksomhet bidrar til at samfunnet i Longyearbyen opprettholdes og videreutvikles på en måte som understøtter de overordnede målene i norsk svalbardpolitikk, jf. svalbardmeldingen.» Det framgår også av *eierskapsmeldingen* at «Statens mål som eier er gjennom drift av Gruve 7 å bidra til at kraftverket i Longyearbyen har tilgang på stabil kullforsyning, og at selskapet ved forvaltning og utvikling av egen boligmasse i Longyearbyen bidrar til å understøtte de overordnede målene i norsk svalbardpolitikk. Gruve 7 og boligvirksomheten skal ha effektiv drift. Øvrig aktivitet skal drives på forretningsmessig grunnlag. All virksomhet skal, som det mest tungtveiende hensynet, utøves for å understøtte de overordnede målene i norsk svalbardpolitikk, jf. svalbardmeldingen».<sup>48</sup>

<sup>45</sup> Per april 2021.

<sup>46</sup> Prop. 195 S. (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*, side 215.

<sup>47</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Store Norske i 2020, datert 5. juli 2021.

<sup>48</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Store Norske i 2020, datert 5. juli 2021.

### 5.1.1 Store Norskes risikovurderinger av hvordan klimaendringene påvirker selskapets bygningsmasse og infrastruktur

Store Norske opplyser at selskapet gjennomfører og oppdaterer overordnet virksomhetskritisk risikovurdering for konsernet, og at dette årlig gjennomgås med styret. Hvert kvartal går ledelsen gjennom alle Store Norskes virksomheter, inklusive eiendom.<sup>49</sup> Risikoen for skadelige naturhendelser blir vurdert som en del av risikovurderingene for hele virksomheten og når Store Norske ser behov for det, for eksempel ved aktiviteter nært skredutsatt terreng. Selskapet opplyser at det utføres et kontinuerlig arbeid med vurderinger og sikring mot naturhendelser for de ulike årstidene. Store Norske opplyser at selskapet baserer sine vurderinger av risiko for skadelige naturhendelser som kan ramme bygninger og infrastruktur, på skredvarsel som formidles sammen med annen informasjon fra Sysselmesteren, termistorer som er installert på Elvesletta nord, samt termistorer hvor selskapet skal lage tankanlegg.<sup>50</sup>

Når det gjelder boliger eid gjennom datterselskapet SNB, opplyser Store Norske at farer for skadelige naturhendelser blir vurdert i forbindelse med utarbeidelse av arealplaner. For eksisterende bygninger gjøres risikovurderinger først og fremst når arealplanen oppdateres, og for nye bygninger mellom oppdatering av planene, ved reguleringsplaner som er en del av byggeprosessen.<sup>51</sup>

Store Norske opplyser at selskapet har forholdt seg til naturfarer i alle år, og at selskapet er oppmerksomme på at dette vil bli enda viktigere framover. Store Norske opplyser at ikke alt arbeid som selskapet utfører, er satt inn i et klimaperspektiv ennå, men selskapet mener at arbeid gjennomført i perioden 2018–2021 er basert på kunnskap om klima og risiko. Store Norske opplyser at selskapets skadeforebyggende arbeid blir gjort ut fra den kunnskapen som nå foreligger om klimarisiko.<sup>52</sup>

Store Norske har i 2021 startet et arbeid med en overordnet risikovurdering av selskapets eksponering mot klimarisiko. Prosjektet omfatter eksisterende og planlagte bygninger og infrastruktur og handler om utfordringer som skyldes klimaendringene. Dette arbeidet er helt i startfasen, og det er satt ned en arbeidsgruppe som skal kartlegge og definere prosjektet og lage en strategi for å kartlegge den fysiske risikoen som selskapets eiendommer utsettes for.<sup>53</sup>

Store Norske opplyser at selskapet ikke har gjennomført en overordnet risikovurdering for selskapets virksomhetsområder hvor ulike klimascenarier legges til grunn.<sup>54</sup> Nærings- og fiskeridepartementet peker på at Store Norske har et risikostyringssystem, hvor naturfarehendelser er omfattet. Det som mangler er en klimascenarioreferanse som utgangspunkt for vurdering av naturfarehendelser. Departementet peker på at dette kan påvirke hvordan selskapet vurderer frekvens og konsekvens av naturfarehendelser.<sup>55</sup>

### 5.1.2 Store Norskes systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og risikovurderinger når det gjelder bygningsmassen

Store Norske har ikke utarbeidet egne skriftlige rutiner som beskriver hvordan tilstandsvurderinger av bygninger og infrastruktur skal utføres og dokumenteres, men selskapet opplyser at det i sin gjennomgang for å sikre bygningsmassen kartlegger tilstanden til pælene. En ordinær tilstandsvurdering for hver enkelt bygning utføres normalt ved makeskifte og leietakerskifte eller ved behov. Store Norske opplyser at selskapet verken har rutiner for faste årlige gjennomganger av den

<sup>49</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>50</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>51</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021 og verifisert referat fra møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>52</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>53</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>54</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>55</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

eksisterende bygningsmassen eller har etablert sjekklister til bruk for vurderinger av risiko for skadelige naturhendelser for disse. Det gjennomføres ettårsbefaringer av alle nybygg.<sup>56</sup>

Store Norske har implementert et FDV (FAMAC) system for hele porteføljen. Nærings- og fiskeridepartementet peker på at dette på sikt vil sikre dokumentasjon. Driftsteknikerne har sektoransvar (fysisk områdeansvar) og "overvåker" gjennom sitt arbeid teknisk tilstand på byggene både innvendig og utvendig. I forbindelse med økt satsning på eiendom, har Store Norske styrket organisasjonen med blant annet teknisk sjef, som har ansvar for kontinuerlig og systematisk planlegging og overvåkning av byggenes tekniske tilstand. Departementet opplyser at Store Norske sammen med Statsbygg gjør en fullstendig tilstandsvurdering på hele boligporteføljen, som vil danne et oppdatert grunnlag for planmessig forebyggende vedlikehold.<sup>57</sup>

### 5.1.3 Store Norskes arbeid med refundamentering av bygninger

Store Norske opplyser at selskapet ikke har en fullstendig oversikt over hvor mange bygninger som må refundanteres på grunn av at de i dag er fundamentert i permafrost, men at selskapet nå skal kartlegge behovet for repæling. Selskapet vil i denne forbindelse følge med på pælene over en periode på to år, fordi det hele tiden er bevegelse i grunnen som påvirker pælene i flere retninger. Selskapet opplyser at det har en plan for pæling av boliger, men at den ikke omfatter hele boligporteføljen.<sup>58</sup>

Selskapet regner refundamentering som løpende vedlikehold og opplyser at dette kan gjøres på følgende tre måter:

- jekking, der bygget og pælene justeres på plass
- rehabilitering, der pælene kuttet og erstattes med ny del
- repæling, der pælene tas ut og byttes med nye

Store Norske opplyser at selskapet ikke har oversikt over de totale kostnadene dersom selskapet skulle refundantere alle bygninger som i dag er fundamentert i permafrost, men at selskapet setter av midler til repæling i budsjettet hvert år. Hva det koster å refundantere, varierer etter hvilke materialer som brukes, hvor lange pæler som må settes ned, massen det skal pæles ned i, og bygningenes beliggenhet. Store Norske anslår at det koster ca. 30 000 kroner per trepæl, og vesentlig mer for stålpæl. Store Norske peker på at det ikke alltid er slik at alle pælene må repæles samtidig på et bygg. Tidligere var levetiden på trepælene anslått å være ca. 30 år, men klimaendringene har ført til at levetiden nå er kortere.<sup>59</sup>

Nærings- og fiskeridepartementet peker på årsakene til behov for refundamentering varierer og ikke først og fremst er knyttet til at byggene er fundamentert i permafrost, noe så godt som alle boligene er. Som oftest er problemet knyttet til råte i trepæler i overgangen mellom jord og luft, og ikke det faktum at pælene står i permafrost lenger ned. Departementet peker på at erosjon/jordsig i skrånende terreng er en annen problemstilling, sammen med for grunn fundamentering, slik at pælene beveger seg. Departementet peker også på at råte i fuktutsatt treverk er uunngåelig også på Svalbard, men at et varmere klima vil fremskynde prosessen på grunn av høyere råtesoppaktivitet. Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at Store Norske er i ferd med å gjøre en omfattende kartlegging av fundamentering og råtesituasjonen, og bygger opp intern kompetanse på dette området.<sup>60</sup>

<sup>56</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>57</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>58</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>59</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>60</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

## 5.1.4 Store Norskes dialog med Sysselmasteren og NVE når det gjelder Store Norskes arbeid med klimatilpasning

Store Norske opplyser at selskapet har lite dialog med Sysselmasteren om klimatilpasningsspørsmål. Store Norske er høringsinstans for arealplanen og er med i Sysselmesterens beredskapsråd, men der har klimatilpasning ikke vært tema. Store Norske har hatt dialog med Sysselmasteren i forbindelse med Svea og avviklingsarbeidet der, men i Svea har tema vært risikoen for skader på naturen, ikke klimarisiko, ut over hva som bør gjøres dersom snøen smelter fortere enn antatt.<sup>61</sup>

Det er Longyearbyen lokalstyre og ikke Store Norske direkte som har dialogen med NVE om klimatilpasning. I byggeprosjektet på Elvesletta ble NVE forespurt i forbindelse med at Store Norske ønsket bistand til å utarbeide flomsikringskart. NVE har annonsert at de ser behov for og har planer om å utarbeide flomsikringskart, men dette arbeidet ville blitt igangsatt senere enn hva Store Norske hadde behov for. Store Norske fikk derfor utarbeidet et eget flomsikringskart, og dette har Store Norske sendt over til NVE.<sup>62</sup>

## 5.1.5 Store Norskes kjøp av bygninger på Svalbard fra Hurtigruten Group

Store Norske har i 2021 kjøpt en bygningsportefølje på Svalbard på rundt 40 000 kvadratmeter fra Hurtigruten Group. Den inkluderer tre hoteller med 290 rom, kontorlokaler, 40 leiligheter og to store butikklokaler. Store Norske har gjennom dette blitt en av de største aktørene innenfor næringsseidendom på Svalbard. Som en del av avtalen inngikk Hurtigruten Group en 30 år lang leieavtale for bygningene.<sup>63</sup> Transaksjonsverdien var på omtrent 690 millioner kroner, hvorav 105 millioner kroner er avhengig av at Hurtigruten oppnår bestemte vekst- og omsetningsmål for hoteldriften. Styret i Store Norske har gitt uttrykk for at bygningsmassen passer godt inn i selskapets strategi, og at transaksjonen forventes å gi en forretningsmessig avkastning. Styret anmodet eier om å bidra med finansiering av kjøpet gjennom 40 prosent i ny egenkapital og 60 prosent i lån, hvilket beskrives som en hensiktsmessig fordeling og var innenfor det selskapet kan håndtere finansielt.<sup>64</sup>

I Prop. 195 S. (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* foreslo regjeringen at staten, som eier av Store Norske, stilte seg positiv til selskapets henvendelse, og foreslo å tilføre kapital til Store Norske på kommersielle vilkår, med en bevilgning på 276 millioner kroner i ny egenkapital og 414 millioner kroner i lån gitt på markedsmessige betingelser og med pant i bygningene som omfattes av transaksjonen.<sup>65</sup>

Firmaet Rambøll har på oppdrag fra Store Norske gjennomført teknisk due diligence av alle bygningene som Store Norske har kjøpt fra Hurtigruten.<sup>66</sup> Store Norske anser at den største utfordringen i porteføljen er knyttet til grunnforholdene ved Polarhotellet og Funken Lodge, som står på kjøleplater for å sikre mot optining av permafrosten sommerstid. Store Norske mener at bygningenes FDV-dokumentasjon viser at Hurtigruten har vært langt fremme i å sikre bygningene og dokumentere dette arbeidet.<sup>67</sup>

## 5.1.6 Store Norskes forvaltning av grunneiernesansvaret på vegne av staten fram til 2020

I juni 2015 kjøpte staten ved Nærings- og fiskeridepartementet Store Norskes grunneiendommer på Svalbard.<sup>68</sup> Store Norske forvaltet i perioden juni 2015 til 1. april 2020 grunneiendommer på Svalbard

<sup>61</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>62</sup> Verifisert referat fra møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>63</sup> Nyhetsmeldingen på Store Norskes nettsider 29. mars 2021.

<sup>64</sup> Prop. 195 S. (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*, side 214–215 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>65</sup> Prop. 195 S. (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*, side 214–215.

<sup>66</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>67</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>68</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

gjennom en leie- og forvaltningsavtale med staten. Det sentrale arealet i forvaltningsavtalen var grunneiendommene i Longyearbyen arealplanområde. Forvaltningen besto i arealutvikling til nærings-, bolig- og hytteformål, og administrasjon av samtlige kort- og langsiktige leieforhold av grunnen. Staten sa opp avtalen med virkning fra 1. april 2020. Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet forestår etter dette selv forvaltningen av grunnen de eier på Svalbard. Denne oppgaven er lagt til departementets lokalkontor, som er opprettet i Longyearbyen.<sup>69</sup>

### 5.1.7 Store Norskes virksomhet i Longyearbyen-området

#### Store Norskes boligportefølje gjennom datterselskapet Store Norske Boliger AS (SNB)

Store Norske er gjennom datterselskapet SNB den største boligeieren og boligforvalteren i Longyearbyen, med 379 boliger fordelt på 193 familieboliger og 175 mindre leiligheter i Longyearbyen. I tillegg kommer 42 boliger kjøpt av Hurtigruten Group, og som ble overtatt 30. juni 2021. I 2020 benyttet Store Norske ca. 30 prosent av boligene til egne ansatte, 30 prosent leies ut til statstilknyttede aktører og andre aktører som har sentrale samfunnsfunksjoner i Longyearbyen, mens de resterende boligene leies ut til bedrifter og privatpersoner.<sup>70</sup> SNB er selvfinansierende gjennom den løpende kontantstrømmen som genereres i selskapet, og mottar ikke tilskudd over statsbudsjettet.<sup>71</sup> I 2020 hadde SNB et årsresultat på 3,6 millioner kroner og en egenkapital på 119,6 millioner kroner.<sup>72</sup>

I Store Norskes årsrapport for både 2018 og 2019 pekes det på at klimaendringene får stadig tydeligere konsekvenser for boligmassen. Særlig rammer dette boligenes fundamenter, med råteskader og bevegelser på grunn av erosjon. Dette påvirker igjen konstruksjonene som helhet. Til sammen medfører dette betydelige utfordringer og kostnader.

Store Norske opplyser at tilstandsvurderinger av boliger utføres ved makeskifter, ved skifte av leietaker og ellers ved behov. I forbindelse med utarbeidelsen av «Plan for omfanget av og innretningen på statens eierskap til boliger i Longyearbyen» fra desember 2020 ble det utført en meget grov og overordnet tilstandsvurdering av boligporteføljen som viser prosentvis tilstandsgrad av selskapets boligportefølje, samt et grovt kostnadsanslag på hva det vil koste å utbedre boliger som i dag anses å ha tilstandsgrad 3. Store Norske opplyser at hvordan tilstandsgraden settes, vil variere fra byggeier til byggeier, etter hvor de som gjennomfører tilstandsvurderingene, legger referansen.<sup>73</sup>

På spørsmål om dokumentasjon på siste gjennomførte tilstandsvurdering av konsernets boligbygg svarer Store Norske at selskapet så langt ikke har gjort byggetekniske tilstandskontroller. Det som gjøres av tilstandsvurderinger, er rent overfladisk, som for eksempel tilstand på møbler i møblerte boliger, overflate/maling/gulv, dører, vindu og hvitevarer, der de følger med.<sup>74</sup> Dette gjøres av driftsteknikere i forbindelse med leietakerskifte og i forbindelse med oppussing. Store Norske skulle vært i gang med en totalgjennomgangen i samarbeid med Statsbygg, men dette har blitt forsinket på grunn av koronapandemien. Nærings- og fiskeridepartementet mener denne gjennomgangen vil utgjøre et grunnlag, som Store Norske vil bygge regelmessige, skriftlige rutiner på.<sup>75</sup>

#### Snøskredhendelser som har rammet SNBs boliger

SNBs boligmasse har to ganger i løpet av de siste årene blitt rammet av snøskred. I 2015 mistet selskapet fem boliger i et snøskred, og i 2017 mistet selskapet to hybelhus i et nytt snøskred. I snøskredet i 2015 mistet to mennesker livet. Snøskredene gikk i boligområdet Lia i Longyearbyen, som ble bygget ut på 1970-tallet. Området ligger nær den bratte fjellsiden til Sukkertoppen. Verken svalbardmiljøloven eller byggeforskrift for Longyearbyen var gjeldende da Lia ble bygget ut, og

<sup>69</sup> Store Norskes årsrapport for 2019 og Nærings- og fiskeridepartementets nettside «Nærings- og fiskeridepartementet åpner lokalkontor på Svalbard - regjeringen.no».

<sup>70</sup> Store Norskes årsrapport for 2020 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>71</sup> «Plan for omfanget av og innretningen på statens eierskap til boliger i Longyearbyen» desember 2020.

<sup>72</sup> SNBs regnskap for 2020.

<sup>73</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>74</sup> Store Norskes svar av 20. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 19. mars 2021.

<sup>75</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

skredrisiko ble ikke vektlagt da husene ble bygget. Krav om farekartlegging og risiko- og sårbarhetsanalyser har først kommet de senere år. Dagens regelverk krever at man kartlegger naturfarer før man vurderer å bygge.<sup>76</sup>

I DSBs rapport etter skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015 anføres det at ansvaret knyttet til sikring av eksisterende bebyggelse bør avklares, og at det bør etableres gode overvåkingsrutiner med mulighet for varsling og evakuering. Videre uttaler DSB at det vil ta tid å gjennomføre eventuelle permanente og langsiktige tiltak.<sup>77</sup>

Longyearbyen lokalstyre har vedtatt en plan for skredsikring og sanering av boligområdet Lia, som vil pågå fra 2019 og årene framover. Deler av SNBs boliger i området vil rives, men SNB ønsker også å flytte/gjenbruke deler av boligmassen på andre tomter i Longyearbyen.<sup>78</sup> 17 av konsernets boliger er revet i 2020 på grunn av boforbud etter snøskredene i 2015 og 2017. Delplanarbeid er iverksatt for å bygge erstatningsboliger.<sup>79</sup>



Området i Longyearbyen som ble rammet av skred, slik det så ut i august 2021. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Verdien av boligene som ble tatt av snøskredet i 2015, ble dekket av Store Norskes forsikring, slik at Store Norske ikke fikk noe økonomisk tap på disse. De økonomiske tapene for Store Norske som følge av at 52 boliger enten må rives eller flyttes ut av det skredutsatte området, dekkes ikke av Store Norskes forsikring. Tapene knyttet til dette er anslått til ca. 130 millioner kroner.<sup>80</sup>

### **Utfordringer med fundamenteringen av SNBs boliger bygget på Elvesletta nord i 2005**

Elvesletta nord er et stort og populært boområde, med mange boenheter. Deler av området Elvesletta nord ble bygget ut i 2005–2006 og består for SNBs del av 46 boliger. I et internt notat skriver SNB at bygningene dessverre er altfor dårlig fundamentert, og at de må refunderes.<sup>81</sup>

Boligene er bygget i et gammelt elveleie, og det har blitt store problemer med blant annet frosne rør, dører og vinduer som kniper, perforerte vindspærrelag og store setningsskader på bygningene. Skadene ble oppdaget for flere år siden, men boligene har vært beboelig hele tiden. Store Norske mener problemene skyldes at det ved byggingen ble brukt for korte trepæler (6 meter lange), i en grunn der det er store vannlommer. Elvesletta ligger dessuten i et delta med vannførende lag som

<sup>76</sup> Rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», side 48. Rapporten fra september 2016 ble utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet i februar 2016.

<sup>77</sup> Rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», side 51. Rapporten fra september 2016 ble utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet i februar 2016.

<sup>78</sup> Store Norskes årsrapport for 2019.

<sup>79</sup> Store Norskes årsrapport for 2020.

<sup>80</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>81</sup> Notatet «Eventuell overtakelse av Longyearbyen lokalstyres boliger. Oppgradering av Store Norske Boligers boligmasse. Transformasjon og utvikling av boligområder», 22. januar 2020 og verifisert referat fra møte med Store Norske 31. mai 2021.

fører til frostsprengning. Det var kritiske stemmer til måten fundamenteringen skulle gjennomføres på, da boligene ble bygget i 2005. Store Norske mener at årsaken til de utfordringene som oppsto for boligene, ikke var manglende kunnskap, men at prosjektet ble gjennomført for raskt til at det var rom for grundige utredninger av grunnforholdene. Store Norske har iverksatt tiltak som justering av dører og vinduer for å sikre lufting og rømningsveier.<sup>82</sup>



Synlige setningsskader på SNBs boliger på Elvesletta nord. Foto Riksrevisjonen 2021.



Eksempel på fundamenteringen til SNBs boliger på Elvesletta nord. Foto: Riksrevisjonen 2021.

<sup>82</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.





Eksempel på fundamenteringen av SNBs boliger på Elvesletta nord. Foto: Riksrevisjonen 2021.



Store bevegelser i grunnen gjør at fundamenteringen til SNBs boliger på Elvesletta nord flere steder har ført til svært skjeve bygninger. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at Store Norske tar utgangspunkt i at hele bygningsmassen kan gjenbrukes, ved at den plasseres oppå nybygg som refunderes etter dagens standard for dette området. Det er imidlertid usikkert om deler av bygningsmassen har fått såpass store setningsskader at dette ikke lar seg gjøre.<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

## Utfordringer med hotellet Funken Lodge

Hotellet Funken Lodge var inntil nylig eid av Hurtigruten, ligger øverst i området Haugen i Longyearbyen og er sammenkoblet med boligbygningen «Rosekjelleren». Den opprinnelige bygningen er oppført med kjeller i betong og to etasjer i tre. Bygningen ble utvidet i 1994 og 2000, og inneholder nå 88 rom. Hotellet ble kjøpt av Store Norske i 2021.<sup>84</sup>



Hotellet Funken Lodge. Foto: Riksrevisjonen 2021.

I teknisk due diligence av Funken Lodge framgår det at bakre del av den eldste fløyen ligger innenfor faresone for 5000-årsskred (snøskred), mens resten av bygningen ligger utenfor. Det pekes på at dette delvis er i strid med § 7-3 i TEK10, som også er gjort gjeldende for Longyearbyen gjennom *byggeforskrift for Longyearbyen*. For bygninger som benyttes til overnatting for mer enn 25 personer kreves det skredsjikkerhet i klasse S3 (5000-årsskred). Dette er relevant vinterstid og kan medføre bruksforbud/evakuering for deler av bygningen i perioder med snøskredfare. Større bygningsmessige endringer kan bli stanset som følge av manglende skredsjikring.<sup>85</sup>

I teknisk due diligence anbefales det at problematikken rundt skredfare diskuteres med Longyearbyen lokalstyre, og at det tas hensyn til skredfare i leiekontrakter mm.<sup>86</sup>

Den opprinnelige bygningen var fundamentert med kombinasjoner av korte trepæler og betongvegger, uten vesentlig isolasjon mot grunnen. Dette medførte opptining av permafrosten og store setningsskader, og denne delen av bygningen ble refundamentert med stålpæler til fjell i 2016. Dette ser foreløpig ut til å fungere godt, men det er mange spor etter tidligere setninger, sprekker og skjjevheter, særlig i kjelleren. Tilbyggene til Funken Lodge, som er fra 1994 og 2000, er fundamentert med fryseteknologi, der grunnen under fundamentene holdes frossen ved hjelp av kjølemaskiner. Ifølge teknisk due diligence fungerer dette godt, men det er kritisk at kjølemaskinene holdes i gang, særlig sommerstid, da opptining raskt kan medføre store setningsskader. Faller hovedfordeling for vann ut på grunn av vannlekkasje, kan dette få konsekvenser for driften av kjølemaskiner.<sup>87</sup>

## Utfordringer med bygningene Coal Miners' Cabins

Anlegget Coal Miners' Cabins var inntil nylig eid av Hurtigruten, ligger i Nybyen og består av tre boligbrakker som er tilpasset hotellformål med enklere standard, med servering i et tilknyttet leiebygg. Anlegget har totalt 76 boenheter, og to av brakkene er refundamentert i senere tid. Anlegget ble kjøpt av Store Norske i 2021.<sup>88</sup>

<sup>84</sup> Teknisk due diligence gjennomført av Rambøll Norge, datert 25. februar 2021, revidert 17. mars 2021.

<sup>85</sup> Teknisk due diligence gjennomført av Rambøll Norge, datert 25.02.2021, revidert 17. mars 2021.

<sup>86</sup> Teknisk due diligence gjennomført av Rambøll Norge, datert 25.02.2021, revidert 17. mars 2021.

<sup>87</sup> Teknisk due diligence gjennomført av Rambøll Norge, datert 25. februar 2021, revidert 17. mars 2021.

<sup>88</sup> Teknisk due diligence gjennomført av Rambøll Norge, datert 25. februar 2021, revidert 17. mars 2021



Coal Miners' Cabins, brakke 1. Foto: Riksrevisjonen 2021.

## Figur 2 Plasseringen av Coal Miners' Cabins brakker i Nybyen



I teknisk due diligence av Coal Miners' Cabins framgår det at de tre bygningene (og resten av Nybyen) ligger innenfor faresone for 1000-års-skred (snøskred). Det pekes på at dette er i strid med § 7-3 i Teknisk forskrift 2010 (TEK10), som også er gjort gjeldende for Longyearbyen gjennom *byggeforskrift for Longyearbyen*. For bygninger som benyttes til overnatting for mer enn 25 personer kreves det skredssikkerhet i klasse S3 (5000-års-skred). Det pekes på at dette er relevant vinterstid og kan medføre bruksforbud/evakuering i perioder med snøskredfare. Større bygningsmessige endringer kan bli stanset som følge av manglende skredsikring.<sup>89</sup>

<sup>89</sup> Teknisk due diligence gjennomført av Rambøll Norge, datert 25. februar 2021, revidert 17. mars 2021.

Longyearbyen lokalstyre opplyser at midlertidig forbud mot bruk/opphold ikke blir styrt gjennom byggeforskriften, men vedtatt av Sysselmesteren. Byggeforskriften er heller ikke til hinder for at bygningene fortsatt brukes til det som de tidligere er godkjent som. Det er først når det skal gjennomføres søknadspliktige byggetiltak, at TEK10, § 7-3 vil stille krav om sikkerhet mot skredfare som i dag ikke er tilfredsstillende. Da vil det stilles krav om at tiltakshaver kan dokumentere tilstrekkelig sikkerhet mot skredfare for den sikkerhetsklassen som gjelder for bygningen (S3 for gjeldende bruk av bygningene), noe som betyr at sikring må være på plass før byggetiltak kan godkjennes på bygningene. Søknadspliktige tiltak som er nødvendig for å bevare bygningene med dagens bruk, vil kunne godkjennes. Det vil være naturlig å godkjenne tiltak som går utover vanlig vedlikehold, men som er nødvendig for å bevare bygningene, som utskifting av tak eller bytte av vinduer. Et slikt tiltak ble godkjent i 2017 av Longyearbyen lokalstyre, da det ble gitt tillatelse til refundamentering av trepælene under brakke 8. Men hvis vedlikeholdsarbeidene er så omfattende at de kan regnes som en hovedombygging, kreves det sikring mot skred etter TEK10 § 7-3, selv om arbeidene ikke fører til økt personopphold eller bruk. Hva som regnes som en hovedombygging, er skjønnsmessig, men en retningsgivende regel er at arbeider på over 50 prosent av den tekniske verdien av bygningen regnes som en hovedombygging. TEK10 kommer ikke til anvendelse for eksisterende bygninger og bruk av bygningene. Det er først ved byggetiltak og omfattende vedlikeholdsarbeider som kan regnes som hovedombygging, at TEK10 § 7-3 vil utløse krav om sikring.<sup>90</sup>

Longyearbyen lokalstyre har ikke mottatt byggesøknader for noen av bygningene etter at gjeldende byggeforskrift og arealplan ble vedtatt, som har utløst krav om skredsikring. Det ble gitt tillatelse til refundamentering av brakke 5 i 2017 og for brakke 8 i 2016/2017.<sup>91</sup>

Som omtalt i kapittel 4.2 har det tidligere vært diskusjoner mellom tidligere grunneier Store Norske og Longyearbyen lokalstyre om ansvaret for skredsikring av eksisterende bebyggelse i Longyearbyen. Etter gjeldende lovverk foreligger det ikke en juridisk plikt for noen aktører til å sikre eksisterende bebyggelse, verken på fastlandet eller i Longyearbyen. Spørsmålet om hvordan man skal håndtere skredsikring i Nybyen, er et vanskelig tema som har blitt aktualisert for Store Norske ved at selskapet i juni 2021 overtok bygninger fra Hurtigruten. Dersom det blir lagt ned forbud mot bruk av bygningene, har imidlertid Store Norske sikret seg ved at det er inngått en tilbakekjøpsavtale til bestemte vilkår. Hurtigruten, som bygningene kjøpes fra, har deltatt i et privat initiativ for å skredsikre Nybyen. Store Norske har uttalt at selskapet gjennom kjøpet av Coal Miners' Cabins har fått en eierrolle som innebærer at det er naturlig at selskapet setter seg inn i det private initiativet og vurderer hvordan selskapet eventuelt skal engasjere seg i dette.<sup>92</sup>

Store Norske er ikke ferdig med sin vurdering av hvordan selskapet skal forholde seg til at Longyearbyen lokalstyre ikke vil ta ansvar for skredsikring i Nybyen, og til at Longyearbyen lokalstyre mener arealplanen må endres før en eventuell byggesøknad om skredgjerde på Gruvefjellet kan godkjennes.

I teknisk due diligence av Coal Miners' Cabins pekes det på at alle de tre brakkene har tydelige skjevheter som følge av historisk setningsutvikling, og at det ikke er gjennomført noen tiltak for å rette opp dette. Brakke 1 står på originale trepæler, og i den tekniske due diligencen beskrives det som nødvendig å refundamentere hele bygningen innen relativt kort tid, og i alle fall innenfor et 10-årsperspektiv.

<sup>90</sup> Brev av 7. juni 2021 fra Longyearbyen lokalstyre til Riksrevisjonen.

<sup>91</sup> Brev av 7. juni 2021 fra Longyearbyen lokalstyre til Riksrevisjonen.

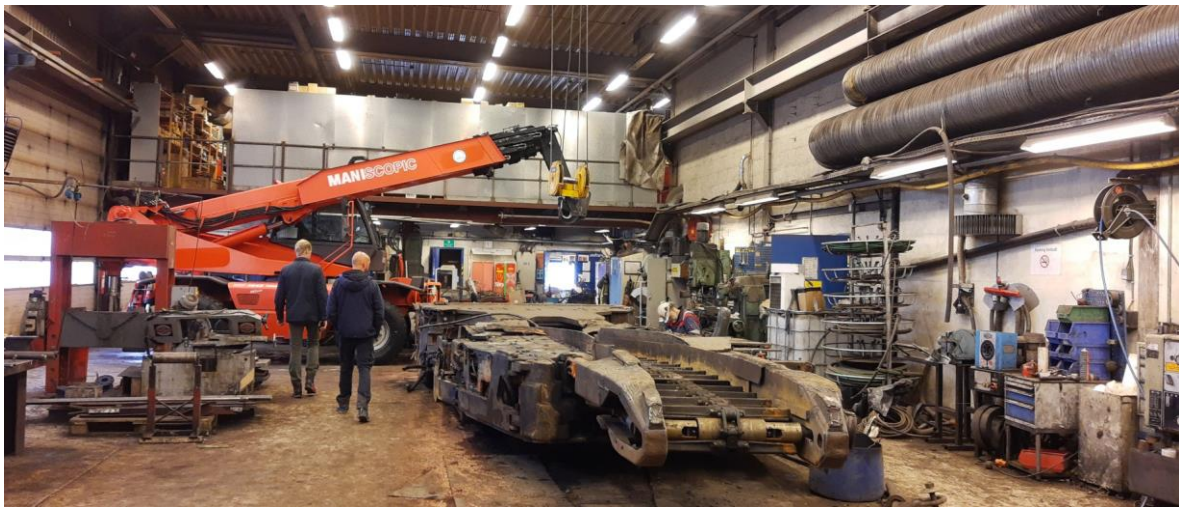
<sup>92</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.



Fundamenteringen til Coal Miners' Cabins brakke 1. Pælene er angrepet av brunr te grunnet mer fukt og permafrost som tiner. Foto: Riksrevisjonen 2021.

### 5.1.8 Vanninntrenging i Store Norskes Gruve 7

Store Norskes kullproduksjon foregår nå i sin helhet i Gruve 7, som har v ert i drift siden 1971, og som ligger 15 kilometer sør for Longyearbyen. Hovedformålet med driften av Gruve 7 er å sørge for kullforsyningen til Longyearbyen Energiverk.<sup>93</sup> For 2021 har staten bevilget 40 millioner kroner til Store Norske for å dekke det anslåtte driftsunderskuddet i Gruve 7.<sup>94</sup>



Verkstedet i Gruve 7. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Gruve 7 er utsatt for vanninntrenging fra breen Foxfonna som ligger over deler av gruve. F r hver sommersesong lages det et arbeidsprogram som skal sikre at lenseanlegget fungerer. Sommeren 2020 førte en ekstrem varmeperiode til at store vannmengder trengte inn og oversvømte gruve.<sup>95</sup>

<sup>93</sup> Store Norskes  rsrapport for 2020.

<sup>94</sup> Store Norskes årsrapporter for 2019 og 2020.

<sup>95</sup> Store Norskes svar av 20. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 19. mars 2021.



Gruve 7. Bildet til venstre: det brune feltet på vegg og i tak viser at vannet fylte gruve med vann til taket sommeren 2020. Bildet til høyre: Nye pumper som er installert i Gruve 7 i etterkant av vanninntrengingen. Fotos: Riksrevisjonen 2021.

I etterkant av vanninntrengingen ble det gjennomført en intern gjennomgang av hendelsen. Den viste at vannmengden som kom inn, var om lag tre ganger så stor som tidligere registrert inntrenging, og dobbelt så stor som eksisterende pumpekapasitet. Tidslinjen viste svært rask økning i inntrenging i «synk 120»<sup>96</sup> som ikke har automatisk pumpestart. Inntrengingen her ble oppdaget ved regimessig (planlagt) inspeksjon. Pumpene var testet, men rørledningen var eller ble tettet umiddelbart etter pumpestart, slik at vannmengden ikke ble evakuert fra «synk 120» til «hovedsynk» for videre pumping ut av gruve. Pumpelogg og beregninger viste at selv om dette hadde fungert, ville pumpene ikke hatt kapasitet til å ta unna vannmengdene, og gruve ville uansett ha blitt oversvømt.<sup>97</sup>

Gjennomgangen inneholdt også en foreløpig vurdering av hendelsen<sup>98</sup>, hvor det pekes på

- at det ikke var etablert tilstrekkelig kapasitet
- at anlegget i «synk 120» inkludert rørgate til «hovedsynk», ikke var tilstrekkelig testet og sjekket ut før sommerstenging
- at trening i å håndtere tekniske uventede hendelser ikke var tilstrekkelig

I en presentasjon fra administrasjonen i Store Norske, holdt for styret i selskapet den 9. desember 2020 framkom følgende:

- manglende kontroll på tilstand på lenseutstyr medførte at hendelsen raskt kom ut av kontroll
- ikke hatt et bevisst forhold til påvirkende faktorer (klima); kom store mengder vann i samme område tidligere, senest i 2018
- lenseutstyret var ikke dimensjonert for å håndtere mengden vann; ikke helhetlige planer (full redundans) for å håndtere svikt i pumpesystemer i synk 120
- mangel på personell som var forberedt til å ta ledelse i en uforberedt og krevende beredskapssituasjon

<sup>96</sup> En pumpe-synk, som er et avgrenset område som er senket slik at vannet fra området rundt samles her, for at pumpen raskere skal få stor nok vannhøyde til å jobbe effektivt.

<sup>97</sup> Protokoll fra styremøte i Store Norske 9. desember 2020.

<sup>98</sup> Protokoll fra styremøte i Store Norske 9. desember 2020.

Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at det også i 2018 kom store mengder vann inn i gruen, men ikke mer enn at det etablerte lensesystemet håndterte vannmengdene. Synken (pumpebassenget) i området ble likevel utbedret i 2019 for å sikre effektiv bruk av etablert pumpekapasitet og raskt innslag ved vannoppsamling. Dette var likevel ikke tilstrekkelig til at man klarte å pumpe ut vannmengdene som strømmet inn i området i 2020.<sup>99</sup>

I Store Norskes oppsummering etter hendelsen identifiserte selskapet også at det hadde vært for lite oppmerksomhet om klimaendringer. Å styrke oppmerksomheten på klimaendringer ble derfor pekt på som et viktig oppfølgingspunkt.<sup>100</sup>

Av Store Norskes rapportering for tredje kvartal 2020 framgår det at de økonomiske konsekvensene av vanninntrengingen var at produksjonen ble redusert med 11 millioner kroner i forhold til budsjettet, samt at det oppsto ekstra kostnader anslått til 12 millioner kroner. På grunn av vanninntrengingen stoppet kullproduksjonen i tre måneder i 2020, og produksjonen ble redusert fra 117 000 tonn kull i 2019 til 63 000 tonn i 2020.<sup>101</sup> Budsjettetert produksjon for 2020 var 90 000 tonn, slik at redusert/tapt produksjon sammenlignet med det som var budsjettetert var 27 000 tonn.<sup>102</sup>

Store Norske opplyste i april 2021 at selskapet i år vil foreta betydelige investeringer for å forberede seg på smeltingen i sommersesongen, og at selskapet vil gjennomføre en vesentlig oppgradering av lensesystemet i gruen.<sup>103</sup> Selskapet får nå bistand fra en glasiolog ved Universitetscenteret på Svalbard til å vurdere risikoen for vanninntrenging i gruen fra smeltevann på breen i sommersesongen.<sup>104</sup>

### 5.1.9 Store Norskes virksomhet og planansvar i Svea

Svea ligger innerst i Van Mijenfjorden på Svalbard, og det har vært gruvedrift der siden 1917. Høsten 2017 besluttet Stortinget å avvikle gruvedriften i Svea og Lunckefjell, og at området skulle ryddes for framtiden.<sup>105</sup> Kostnadsanslaget for hele oppryddingsprosjektet ble i statsbudsjettet for 2020 anslått til å ligge noe lavere enn det tidligere anslaget på 2,5 milliarder kroner. I Prop. 1 S (2020–2021) *Nærings- og fiskeridepartementet* viste departementet til at kvalitetssikrer da (i oktober 2020) beregnet den totale kostnadsrammen (P85) for prosjektet til 2143 millioner 2020-kroner. Videre beregnet kvalitetssikrer en styringsramme (P50) for hele prosjektet på 1886 millioner 2020-kroner.<sup>106</sup> Hele prosjektet er ventet ferdigstilt høsten 2024.<sup>107</sup>

Alle bygninger i Svea skal fjernes, med unntak av Saloonen, Vinboden, Proviantlageret (hundegården) og Transformatorårnet. Bygningene har helt eller delvis fredningsstatus og eies av staten, og det legges opp til at de kan stilles til disposisjon for Universitetscenteret på Svalbard (UNIS), under forutsetning at det inngås en langsiktig leieavtale mellom Nærings- og fiskeridepartementet og UNIS.<sup>108</sup>

På spørsmål om hvilke vurderinger som gjennomføres av risikoen for at flyplassen i Svea kan bli utsatt for permafrosttining, flom og skred, svarer Store Norske at rullebanen ligger langt fra skredterreng og ikke er rammet av fare for snøskred, sørpeskred eller steinsprang. Det er gjennomført masseutskiftninger under deler av banedekket i Svea. Det er tilført telefrie masser. Mange års erfaring har vist at området hvor banen ligger, er lite utsatt for tilsig av vann, og at man dermed klarer å holde banekroppen fri for permafrost. Store Norske mener det er naturlig å anta at det finnes permafrost under de 5–10 øverste meterne av banedekket. Det er installert termistor som gjør det mulig å

<sup>99</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>100</sup> Store Norskes svar av 20. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 19. mars 2021.

<sup>101</sup> Store Norskes årsrapporter for 2019 og 2020.

<sup>102</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>103</sup> Store Norskes svar av 20. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 19. mars 2021.

<sup>104</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>105</sup> Store Norskes årsrapport for 2020.

<sup>106</sup> Prop. 1 S (2020–2021) Nærings- og fiskeridepartementet, side 72.

<sup>107</sup> Prop. 1 S (2020–2021) Svalbardbudsjettet, side 32.

<sup>108</sup> Prop. 195 S. (2020–2021) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021, side 196.

overvåke dette. I gjenstående driftstid, fram til 1. august 2022, anses det ikke som sannsynlig at flyplassen vil rammes av eventuell permafrosttining.<sup>109</sup>

I miljøprosjektet i Svea skal entreprenøren støtte seg på informasjon fra skredgeolog for å vurdere faren for steinsprang og skred ved arbeidsområdet.<sup>110</sup>



Flyplassen i Svea. Foto: Riksrevisjonen 2019.

## Store Norskes planansvar i Svea

Store Norske var planansvarlig i Svea planområde fra planområdet ble opprettet på slutten av 1990-tallet, og fram til 1. juni 2015 da staten ved Nærings- og fiskeridepartementet kjøpte alle grunneiendommene til Store Norske. Formelt skulle Nærings- og fiskeridepartementet fra dette tidspunktet, i kraft av å være grunneier, være planansvarlig, men ettersom det ble inngått en leie- og forvaltningsavtale mellom Nærings- og fiskeridepartementet og Store Norske som innebærer at Store Norske leier grunn, infrastruktur og bygningsmasse i Svea, mente Klima- og miljødepartementet det var mest praktisk at Store Norske fortsatte i rollen som planansvarlig. Klima- og miljødepartementet tildelte derfor i brev av 1. april 2016 planansvaret for Sveagruva til Store Norske.<sup>111</sup>

I 2017 gjennomførte Store Norske en revisjon av arealplanen for Sveagruva. Førrige versjon av arealplanen ble vedtatt i juni 2012. Da bygget den på den første arealplanen, som gjaldt for perioden 1998–2002, og som ble etablert etter at planområdet ble fastsatt i arealplanforskriften i 1997. Formålet med revisjonen av arealplanen i 2017 var å legge til rette for at deler av den eksisterende bebyggelsen og infrastrukturen i Svea kunne benyttes til å ta imot besøkende som ikke har tilknytning til gruvedriften. Dette gjelder både i en driftshvileperiode og ved videre kulldrift.<sup>112</sup>

Etter at Stortinget vedtok avslutning av gruvedriften i Svea og Lunckefjell, avtalte Store Norske med Sysselmasteren at avslutningsplanen for Svea skulle erstatte arealplanen som gikk ut i 2019.<sup>113</sup>

### 5.1.10 SNBs bygging av nye boliger på Elvesletta nord i Longyearbyen

Elvesletta nord er et bolig- og næringsområde i Longyearbyen. Planarbeidet er initiert av SNB, som eier boligene på en eiendom i området. Det er utarbeidet en delplan for området. Den har til hensikt å omdisponere og reparere dagens boligbebyggelse, som er delvis skadet av setninger i grunnen, å

<sup>109</sup> Store Norskes svar av 20. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 19. mars 2021.

<sup>110</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>111</sup> Planveileder – Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard, utgitt av Klima- og miljødepartementet, datert 1. april 2019.

<sup>112</sup> Arealplan for Sveagruva, vedtatt av Sysselmannen på Svalbard 23. juni 2017.

<sup>113</sup> Store Norskes svar av 20. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 19. mars 2021.



oppføre ny boligbebyggelse, for å erstatte boliger som må saneres andre steder i Longyearbyen, samt å tilrettelegge noe areal for ny publikumsrettet næringsaktivitet. SNB har som forslagsstiller i arbeidet med planen skissert et utkast for bygging av 66 nye boliger i form av nybygg og gjenbruk av Lia-boliger i dette planområdet. Dette antallet vil reduseres til 45-50 nye boliger på grunn av varslet innsigelse fra Sysselmesteren når det gjelder deler av utbyggingen.<sup>114</sup>

I sitt innspill til planprogrammet opplyser NVE at planområdet ligger utenfor skredutsatt areal, og at det derfor ikke er nødvendig å utrede skredfaren ytterligere. Skredfaren er derfor ikke utredet videre i planarbeidet. I delplanen pekes det imidlertid på at denne situasjonen kan endre seg over tid. Gitt konsekvensen av skredhendelser er det i delplanen foreslått et tiltak om at Elvesletta nord bør vurderes regelmessig på linje med bosettingens andre byggeområder.<sup>115</sup>

I forbindelse med reguleringsarbeid for delplan D56 Elvesletta nord har firmaet Rambøll utført en flomfarevurdering av tomten i henhold til gjeldende myndighetskrav. Det er benyttet flomverdier for 200-årsflom beregnet i NVEs oppdragsrapport «Flomberegninger for Longyearelva» fra 2016. Ved bruk av en todimensjonal hydraulisk modell har flomsonen for deler av Longyearelva blitt beregnet. Det ble utført flomberegninger for tre situasjoner:

1. 200-årsflom
2. 200-årsflom med 20 prosent klimapåslag
3. 200-årsflom med 40 prosent klimapåslag

For alle tre situasjonene vil planområdet ligge utenfor fare for flom som følge av flomvullen mellom Longyearelva og planområdet.<sup>116</sup>

I prosjektet er det planlagt å benytte fundamenteringsmetoder som er tilpasset hvor på eiendommen det skal bygges, slik at det tas hensyn til grunnforholdene. Det ser ut til at det enkelte steder vil bli pæler som er opptil 30 meter lange. Prosjektet er planlagt som en miks av gjenbruk og nybygg. Planene for prosjektet er lagt ut på høring. Byggingen er per august 2021 ikke startet, men det er plassert ut en termistor for å overvåke temperaturen i grunnen. Store Norske har mål om å sette i gang prosjektet innen utgangen av 2022. Dette ses i sammenheng med at den manuelle varslingen i Lia blir borte fra 2023, noe som gjør det viktig at boligene er ferdigstilt før 2024 for å sikre tilstrekkelig med boliger til befolkningen.<sup>117</sup>

## 5.2 Kings Bay AS

Kings Bay AS er grunneier av Kongsfjordeiendommen, og med unntak av Sverdrupstasjonen, Zeppelinstasjonen, Rakettskytefeltet (tre bygg) og Kartverkets anlegg på Brandal eier og forvalter selskapet all bebyggelse og infrastruktur i Ny-Ålesund. Kings Bay AS opplyser at selskapet utfører vedlikeholdsarbeid også på bygninger som ligger på bortfestede eiendommer i Ny-Ålesund, på bestilling fra byggeierne.<sup>118</sup>

Kings Bay AS legger til rette for daglig drift og støtte til forskningen i Ny-Ålesund. 14 bygninger benyttes til forskningsaktivitet og leies av institusjoner fra til sammen ti nasjoner. Bygningsmassen understøtter de ulike forskergruppene og forskningsprosjektene. Kings Bay AS opplyser at selskapet har ansvar for 29 fredede bygninger hvor refundamentering for tilfredsstillende sikring og tilpasning til dagens bruk og behov og tekniske krav (inkludert ENØK) ikke er i samsvar med vernebestemmelser. For flere av bygningene mener Kings Bay AS at behovet for refundamentering er presserende.<sup>119</sup>

<sup>114</sup> Planbeskrivelse D56 - Delplan for B1 og B/N3 Elvesletta nord og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>115</sup> Planbeskrivelse D56 – Delplan for B1 og B/N3 Elvesletta nord.

<sup>116</sup> Planbeskrivelse D56 – Delplan for B1 og B/N3 Elvesletta nord.

<sup>117</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021.

<sup>118</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021

<sup>119</sup> Kings Bay AS' svar av 26. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.



Ny-Ålesund. Foto: Riksrevisjonen 2019.



Ny Ålesund. Fotos: Riksrevisjonen 2019

På grunn av koronasituasjonen og de medfølgende smitteverntiltakene hadde Kings Bay AS en inntektssvikt i 2020. Derfor ble drifts- og investeringstilskuddet til selskapet økt med 18 millioner kroner i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2020. Dette var nødvendig for å ta vare på viktige svalbardpolitiske målsettinger. Samtidig måtte selskapet bruke en stor del av det ordinære drifts- og investeringstilskuddet fra Klima- og miljødepartementet for å dekke driftsunderskuddet. Dette førte til at planlagte investeringer og vedlikehold fikk et etterslep. I Prop.1 S (2020–2021) *Svalbardbudsjettet* står det: «Det er usikkert når selskapet er tilbake i ein normalsituasjon når det gjeld inntekter, og selskapet må difor kontinuerleg vurdere situasjonen og ta grep som sikrar drifta av forskingsstasjonen i Ny-Ålesund.»<sup>120</sup>

<sup>120</sup> Jf. Prop.1 S (2020-2021) Svalbardbudsjettet, side 27.

I Prop. 49 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Klima- og miljødepartementet*, framlagt 20. november 2020, ble det foreslått å øke bevilgningen ytterligere med 17,2 millioner kroner. Av disse skulle 8,7 millioner kroner dekke tapte inntekter som følge av covid-19-pandemien, og 8,5 millioner skulle gå til å styrke egenkapitalen.<sup>121</sup> I proposisjonen pekes det på at Kings Bay AS i stor grad finansieres av inntekter fra forskere som leier lokaler, laboratorier og andre tjenester som selskapet tilbyr. Selskapet har nå nærmest totalt bortfall av inntekter fra besøkende forskere som følge av koronapandemien. I proposisjonen pekes det på at midlene til Kings Bay AS vil benyttes til strengt nødvendige investeringer og vedlikehold av infrastrukturen for å sikre videre drift av forskningsbyen Ny-Ålesund, og til at selskapet får en forsvarlig egenkapital.<sup>122</sup>

Kings Bay AS er plassert i kategori 3, hvor staten har mål om mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.<sup>123</sup>

Statens mål med eierskapet er å sørge for en mest mulig effektiv drift, vedlikehold og utvikling av Kings Bay AS' eiendom, bygningsmasse og infrastruktur, slik at Ny-Ålesund utnyttes best mulig som en norsk plattform for internasjonalt, naturvitenskapelig forskningssamarbeid i verdensklasse. Eierskapet bidrar også til opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen, som er et av de overordnede målene for svalbardpolitikken.<sup>124</sup>

### 5.2.1 Kings Bay AS' systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og risikovurderinger når det gjelder bygningsmassen

Kings Bay AS opplyser at selskapet ikke har skriftlige retningslinjer eller rutiner som beskriver hvordan man skal utføre og dokumentere tilstandsvurderinger på bygninger, eller hvordan man skal vurdere og dokumentere risiko for naturhendelser som kan skade bygninger og infrastruktur. Selskapet har heller ikke utarbeidet skriftlige rutiner som beskriver hvordan man skal utføre og dokumentere kartlegging av eiendommers risiko og sårbarhet.<sup>125</sup>

På spørsmål om hvilke prinsipper/standarder som Kings Bay AS legger til grunn for utføringen av tilstandsvurderinger, svarer selskapet at det gjennomføres ukentlige inspeksjoner av alle bygninger og infrastruktur, og at det til dette benyttes sjekklister/rutiner for driftstekniske og bygningsmessig tilstand/avvik. Den ukentlige inspeksjonen gjennomføres av driftsavdelingen som del av selskapets vaktordning. Resultatet av den ukentlige visuelle kontrollen dokumenteres på den enkelte bygning i et papirbasert arkiv. Selskapet opplyser at driftsavdelingen i tillegg jevnlig gjennomfører visuelle kontroller for å se om tining av permafrost påvirker bygningene, både ved å krype inn under bygningene for å sjekke tilstanden til fundamentene, og for å registrere endringer/utglidninger med konsekvens for tilkoblet infrastruktur (VA, fjernvarme og elektrisitet). Kings Bay AS vurderer med dette at setningsskader vil bli lagt merke til, og at selskapet har full oversikt over bygningenes tilstand. Kings Bay AS påpeker at det handler om å redde bygninger før det oppstår uopprettelig skade. Når skadeomfanget blir markant, iverksettes nødvendige avbøtende tiltak innenfor tilgjengelige økonomiske rammer.<sup>126</sup>

### 5.2.2 utfordringer med fundamenteringen av Kings Bay AS' bygninger i Ny-Ålesund

Kings Bay AS peker på at hovedutfordringen for bygninger og infrastruktur knyttet til klimaendringene er den stadig dypere tiningen av det øverste jordlaget over permafrosten som fører til utglidninger, manglende stabilitet, og at dette er ødeleggende for eksisterende fundamentering. Bygningene har varierende type fundamentering med klosser på bakken, eldre ringmurer og grunne pæler som ikke lenger er forankret i permafrost. Felles for tilnærmet alle bygninger er at de mangler

<sup>121</sup> Kings Bay AS' årsberetning for 2020.

<sup>122</sup> Prop. 49 S (2020-2021) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Klima- og miljødepartementet*, side 4.

<sup>123</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Kings Bay AS i 2020, datert 24. august 2021.

<sup>124</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Kings Bay AS i 2020, datert 24. august 2021.

<sup>125</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>126</sup> Kings Bay AS' svar av 26. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021, verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021 og brev av 22. september 2021 fra Klima- og miljødepartementet til Riksrevisjonen.

stabilitet/bæreevne ved at tidligere dimensjoneringskriterier ikke dekker naturkreftene og tining av permafrost, og at det er overhengende fare for skade på bygningskonstruksjon og infrastruktur. Selskapet har også pekt på at mindre permafrost og mer nedbør gir større fare for skred, utglidninger og erosjon, og derved at bygninger og kritiske funksjoner / infrastruktur får et annet vurderingsgrunnlag for samfunnssikkerhet/beredskap.<sup>127</sup>



Nye fundamentet (pæler til fjell) på det nye forskningsbygget Veksthuset i Ny-Ålesund. Foto: Riksrevisjonen 2019.

I Kings Bay AS' årsrapport for 2018 uttales følgende:

*«De klimatiske endringer er spesielt merkbare på Svalbard og i Ny-Ålesund. Stedets bygningsmasse er i hovedsak fundamentert i permafrost. Denne er i de senere år utsatt for en dypere smelting, og dermed setningsproblemer for bygningene. Det første tydelige varselet om disse problemene kom med skadene på Gruvebadet i 2015. Bygget er senere sikret og rehabilitert for videre bruk.*

*Selskapets største utfordringer er i dag knyttet til Servicebygget. Her er det bevilget midler til refundantering, men skadene og de nødvendige arbeider overskrider det bevilgede beløpet. Selskapet har en tett dialog med eier for å løse dette.»*

I Kings Bay AS' årsrapport for 2018 uttales også følgende:

*«Styrets vurdering er at utfordringene og skadepotensialet som en konsekvens av klimaendringene, vil eskalere over tid. Selskapet har således iverksatt et arbeid for å få et bedre bilde av forventet omfang, alternative metoder for å avhjelpe skader, en fremdriftsplan, samt å kartlegge de økonomiske konsekvenser dette vil kunne få.»*

Av rapporteringen til Klima- og miljødepartementet for første kvartal 2020 framgår det at renoveringsarbeidet på Servicebygget startet i januar 2020. Arbeidet ble utført i henhold til framdriftsplanen for prosjektet, men med et kort avbrekk i arbeidet da det viste seg at fjellgrunnen under bygget var av dårlig kvalitet. Videre ble det rapportert om at omfanget av fundamentering ble noe større på grunn av ujevne dybder til fjell. Av rapporteringen til departementet for andre kvartal 2020 framgår det at pælearbeidene på Servicebygget var ferdig utført. Det var noe varierende

<sup>127</sup> Kings Bay AS' svar av 26. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

fjellforhold, men etter anbefaling fra rådgiver ble det boret inn i fast fjell på alle pæler, med noe varierende dybde. Av rapporteringen for fjerde kvartal 2020 framgår det at det tidligere var varslet at prosjektet så ut til å bli ca. 7 millioner kroner dyrere enn bevilget ramme som var på 45 millioner kroner. På grunn av uforutsette utfordringer måtte prosjektet derfor belaste en usikkerhetsavsetning, men denne var ved utgangen av fjerde kvartal brukt opp. Overskridelsen i prosjektet ble analysert i januar 2021, og ga da en sluttprognose på 49,2 millioner kroner.

I Kings Bay AS' årsrapport for 2020 uttales følgende:

*«Refundamentering av Servicebygget har pågått siden 2017. Servicebygget er "hertet" i Ny-Ålesund. Den eldste delen av Servicebygget i Ny-Ålesund har fått store setningskader som følge av klimaendringer og har måttet gjennomgå refundamentering. Kings Bay har mottatt MNOK 45 i tilskudd fra KLD for å finansiere prosjektet. For å kunne gjennomføre arbeidet, måtte alle funksjoner som ble utført i Servicebygget midlertidig overføres til andre lokasjoner. Kongsfjordhallen spiller her en viktig rolle som midlertidig kjøkken, spisesal, resepsjon, søppelhåndteringsrom, kjøle- og fryselager og lager for proviant og annet utstyr. Det ble igangsatt bygging av et nytt, midlertidig påbygg på Kongsfjordhallen for å ivareta disse funksjonene. Januar 2020 ble alle funksjonene i Servicebygget flyttet over til de midlertidige arealene. Refundamenteringsarbeidene startet samme uke som utflytting var ferdig. Grunnet varierende fjelldybder ble ferdigstillingen utsatt en måned i forhold til opprinnelig fremdriftsplan. Kings Bay AS overtok Servicebygget fra entreprenør primo 2021.»*



Setningskader på Servicebygget i Ny-Ålesund, før det ble refundamentert. Foto: Kings Bay AS.



Setningsskader i Vaskerilab i Ny-Ålesund, før bygningen ble refundamentert. Foto: Kings Bay AS.

Kings Bay AS peker på at alle bygninger som ikke er fundamentert på ny måte med stål-pæler ned til grunnfjell, før eller siden vil ha behov for å bli refundamentert. Det er ikke utarbeidet noen plan for refundamentering eller beregnet hva dette totalt sett vil koste, men Kings Bay AS opplyser at gjennomsnittskostnaden per bygning vil være på ca. 10 millioner kroner. Kings Bay AS opplyser at følgende fem bygninger har et presserende behov for å bli refundamentert: Kongsfjordbutikken, Italia, Evenstad, Brakkeriggen og Nerc/Harland House.<sup>128</sup>

---

<sup>128</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.



Arbeid på bygning gjennomført som et kortsiktig strakstiltak etter en akutt situasjon i 2015, med kraftig regnvær i Ny-Ålesund. Foto: Riksrevisjonen 2019.

Flere av de fredede bygningene som Kings Bay AS har ansvaret for burde ifølge selskapet vært refundamentert. Det følger imidlertid av loven at fredede bygninger ikke kan refundamenteres med stål-pæler uten at Riksantikvaren gir dispensasjon. Slik dispensasjon har Kings Bay AS fått i to tilfeller, for sykehuset og museumshytta.<sup>129</sup>

### 5.2.3 Kings Bay AS' bygging av Kongsfjordhallen og Forskningsbygget i Ny-Ålesund

Kings Bay AS opplyser at det kun er oppført to bygninger etter 2014, Kongsfjordhallen og Forskningsbygget / Kings Bay Veksthus. Byggesøknader behandles av Sysselemesteren.<sup>130</sup>

Av Kings Bay AS' rapport til Klima- og miljødepartementet for første kvartal 2018 framgår det at Kongsfjordhallen i løpet av det halvannet året som hadde gått siden den sto ferdig, ble påført store setningsskader på grunn av svakt grunnarbeid under byggingen. Planen var at bygget skulle vært fundamentert på en steinfylling. De som utførte fundamenteringen, trodde feilaktig at de hadde fundamentert ned til fjell, og laget en såle på en grusfylling, men dette viste seg å ikke var langt nok ned i grunnen. Kings Bay AS opplyser at dette skjedde fordi det ikke ble utført en grundig nok analyse av grunnforholdene i forkant, og at det var stor svikt i prosjekteringsgrunnlaget utført av Kings Bay AS.<sup>131</sup>

Av Kings Bay AS' rapport til Klima- og miljødepartementet for tredje kvartal 2018 framgår det at det i 2017 ble inngått kontrakt med et firma om å bore ned ny fundamentering av pæler og så støpe gulv på nytt. Dette arbeidet ble gjennomført, og nytt gulv ble lagt i løpet av juli/august 2018. Av Kings Bay AS' årsrapport for 2018 framgår det at selskapets driftsutgifter i 2018 var høyere enn året før på grunn av et betydelig arbeid med å reparere prosjekterings- og byggefeil i eget utført arbeid ved fundamentering av Kongsfjordhallen. Kostnadene måtte dekkes over Kings Bay AS' ordinære driftsbudsjett, og ble delvis finansiert ved å selge og lease tilbake flere anleggsmaskiner.

<sup>129</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>130</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>131</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

I Kings Bay AS' årsrapport for 2018 uttales følgende:

*«Setningsskadene på Kongsfjordhallen skyldes i større grad feil ved fundamenteringen enn klimatiske forhold. Disse utfordringer er i ferd med å løses av selskapet uten ekstern finansiering. Styrets vurdering er at utfordringene og skadepotensialet som en konsekvens av klimaendringene, vil eskalere over tid. Selskapet har således iverksatt et arbeid for å få et bedre bilde av forventet omfang, alternative metoder for å avhjelpe skader, en fremdriftsplan, samt å kartlegge de økonomiske konsekvenser dette vil kunne få.»*

I rapporteringen til Klima- og miljødepartementet for fjerde kvartal 2017 informerte Kings Bay AS om at prosjektene ikke hadde utviklet seg i henhold til planene. Hovedprosjektet med nytt forskningsbygg var forsinket, og skyldtes fornyet gjennomgang av grunnarbeidet før oppstart, som følge av at risikoen knyttet til grunnforholdene ble vurdert å være høyere enn tidligere. I rapporteringen til Klima- og miljødepartementet for første kvartal 2018 informerte Kings Bay AS om at nytt forskningsbygg var ferdig fundamentert før påske. Da var stålrammen som bygget skulle settes på, ferdig sveiset og montert. I rapporteringen til departementet for fjerde kvartal 2018 informerte Kings Bay AS om at Forskningsbygget ble ferdigstilt i henhold til framdriftsplanen, som var 8. februar 2019.

Kings Bay AS opplyser også at det ble boret og fundamentert med stålkjernepæler for hele Forskningsbygget. Bygget ble dyrere enn planlagt, og det var behov for en ekstrabevilgning fra Klima- og miljødepartementet. Dette skyldtes at kostnadene til pæling ned til fjell ikke var med i det opprinnelige prosjekteringsgrunnlaget.<sup>132</sup>

#### 5.2.4 Kings Bay AS' planansvar i Ny-Ålesund

I kraft av å være grunneier har Kings Bay AS planansvaret i Ny-Ålesund.<sup>133</sup> Gjeldende arealplan for Ny-Ålesund er fra 2009, og Kings Bay AS opplyser at den er under rullering for perioden 2022–2032. Kings Bay AS opplyser det vil bli gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse som grunnlag for revidert arealplan som forventes framlagt for Sysselmasteren våren 2022.<sup>134</sup>

Kings Bay AS har pekt på at en nødvendig forutsetning for å gjennomføre risiko- og sårbarhetsanalyse i samsvar med DSBs veileder er at det foreligger tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne identifisere uønskede hendelser, vurdere risiko og sårbarhet og fastsette eventuelle krav til avbøtende tiltak som skal hjemles i arealplanen. Selskapet har pekt på at kunnskapsgrunnlaget når det gjelder naturfarer og klimaendringer i dagens situasjon, ikke er tilstrekkelig, og at det er en forutsetning at det gjennomføres supplerende registreringer og analyser.<sup>135</sup>

Kings Bay AS har pekt på at det er NVE som har det statlige forvaltningsansvaret for flom og skred på Svalbard, men at NVE foreløpig ikke har gjennomført noen systematisk naturskadekartlegging i Ny-Ålesund. Så lenge det ikke er gjennomført kartlegging av grunnforhold, løsmasser og faresoner i Ny-Ålesund, har ikke Kings Bay AS et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for revisjon av arealplanen fra 2009. Kings Bay AS opplyser at selskapet da må gjøre egne undersøkelser, men har et stort ønske om at NVE kan yte bistand framover, slik NVE har gjort i Longyearbyen. Kings Bay AS har nå imidlertid dialog med NVE Region Nord, og Kings Bay AS opplyste i intervju 8. juni 2021 at NVE planla et besøk til Ny-Ålesund medio juni 2021. Det er ikke inngått noen avtale med NVE, men Kings Bay AS forventer nå å få bistand fra NVE til å gjennomføre en faresonekartlegging i Ny-Ålesund og dermed få på plass et godt kunnskapsgrunnlag for en ROS-analyse og den videre prosessen med å utarbeide ny rullerende arealplan for perioden 2022–2032 etter svalbardmiljøloven.<sup>136</sup>

Kings Bay AS opplyser at prosessen med å utarbeide den nye rullerende arealplanen ble startet høsten 2019. Den 28. mai 2021 sendte Kings Bay AS ut varsel om oppstart av planarbeid og

<sup>132</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>133</sup> Planveileder – Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard, utgitt av Klima- og miljødepartementet, datert 1. april 2019.

<sup>134</sup> Kings Bay AS' svar av 26. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>135</sup> Kings Bay AS' svar av 26. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>136</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.



planprogrammet på høring i henhold til svalbardmiljøloven § 50. Der framgår det at formålet med rullering av arealplanen fra 2009 er å utarbeide et hensiktsmessig og oppdatert juridisk styringsverktøy for utvikling, bruk og vern av arealer og bebyggelse i Ny-Ålesund planområde i samsvar med oppdaterte rammebetingelser og overordnede føringer. Planens tidshorisont er 10 år. Planprogrammet gjør rede for plan- og utredningsarbeidets rammer og innhold, planprosessen og opplegg for medvirkning. Høringsfristen ble satt til 9. juli 2021. Kings Bay AS uttaler at selskapet har et utstrakt samarbeid med Sysselmesteren som planmyndighet.<sup>137</sup>

Kings Bay AS mener at det er viktig i prosessen å få avklart hvem som skal gjøre hva, og å sikre et godt kunnskapsgrunnlag til Sysselmesteren om naturskader som skyldes klimaendringer. Det er uklart hvor mye ressurser dette arbeidet vil kreve av Kings Bay AS framover.<sup>138</sup>

### 5.3 Svalbard lufthavn AS

Svalbard Lufthavn AS driver virksomhet i Longyearbyen planområde, der Longyearbyen lokalstyre er planansvarlig. Svalbard lufthavn har vært i drift siden 1974, men ble utfisjonert fra Avinor og etablert som eget datterselskap med virkning fra 1. juni 2016. At Svalbard Lufthavn AS er et eget datterselskap, innebærer at selskapet, for å kunne drive lufthavnvirksomhet, har egne sertifikater knyttet til utforming, operatørsertifikat for drift og virksomhet og eget sertifikat for flysikringstjeneste. Avinor opplyser at på Svalbard innebærer flysikringstjenesten ikke flygeledelse, men en informasjonstjeneste til fly. Virksomheten på Svalbard lufthavn er først og fremst flytrafikkstjeneste mot flyoperatører og drift av lufthavnen. For å drive tjenesten mottar Svalbard lufthavn AS et driftsvederlag som er kontraktsfestet i tjenesteavtalen med Avinor AS. Vederlaget er ikke justert etter omfanget av flytrafikk. Det innebærer at vederlaget ikke ble redusert grunnet koronapandemien selv om Avinor, som normalt er selvfinansiert, fikk et betydelig inntektsbortfall og mottok støtte fra eier (Samferdselsdepartementet) på rundt 3,6 millioner kroner i 2020.<sup>139</sup> Når det gjelder klimatilpasning, styres Svalbard Lufthavn AS av eier Avinor tilsvarende som de øvrige av Avinors lufthavner. Av den grunn er data for undersøkelsen innhentet fra Avinor.



Svalbard lufthavn. Foto: Riksrevisjonen 2021.

<sup>137</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>138</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>139</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021 og Avinors års- og bærekraftrapport 2020.

### 5.3.1 Avinors systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og risikovurderinger når det gjelder bygningsmasse og infrastruktur

Avinor påpeker at sikkerhet i alle ledd, er helt sentralt i luftfarten. Luftfartssektoren er gjennomregulert både nasjonalt og internasjonalt, og det er stor grad av internasjonal standardisering av bruk av blant annet drivstoff, infrastruktur, banedekker og kjemikalier. Ifølge Avinor henger alt godt sammen og består av et omfattende og detaljert system med sertifiseringer og tillatelser for å kunne drive flyplasser. Sektorens regelverk blir i hovedsak forvaltet og kontrollert internasjonalt av FNs organisasjon for sivil luftfart (ICAO), i Europa av det felleseuropeiske sikkerhetsbyrået for luftfart (EASA) og i Norge av Luftfartstilsynet. Avinor viser til at i Europa setter EASA strenge krav til inspeksjoner og rutiner for å ivareta tilfredsstillende sikkerhetsnivå, og at flere av kravene vil avdekke eventuelle svakheter og skader knyttet til endret klima.<sup>140</sup>

Avinor opplyser at det har jobbet med problemstillinger relatert til klimatilpasning siden 2001, nasjonalt gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP), SINTEFs forskningssenter Klima2050 og kontakt med Miljødirektoratet og DSB og internasjonalt gjennom blant annet bransjeorganisasjonene Airport Concil International (ACI) og Eurocontrol. Avinor har påpekt at selskapets bygningsmasse og infrastruktur for det meste er av eldre dato og i stor grad bygget før det ble mye oppmerksomhet om klimatilpasning. Dette vil gi utfordringer og betyr at klimatilpasning vil være en viktig oppgave for Avinor framover.<sup>141</sup>

Forvaltningen av Avinor-konsernets bygningsmasse og infrastruktur er samlet i divisjonen Teknologi, drift og infrastruktur. Divisjonen skal sikre nødvendig styring, implementering og kontroll i linjen på tvers og være eier av konsernets rolle- og ansvarsmatrise (HUKI<sup>142</sup>) og det prosessorienterte styringssystemet (SMART<sup>143</sup>). Så lenge klimaproblematikken fanges opp i rolle- og ansvarsmatrisen, styringssystemet, standarder for bygg og masterplanutviklingen på hver enkelt lufthavn, har Avinor så langt ikke ansett det som hensiktsmessig å ha egne spesifikke rutiner for klimarisiko og klimatilpasning. Ifølge Avinor innebærer dette at det er etablert virkemidler, tiltak og aktiviteter relatert til klimaendringer, selv om benevnelsen klimatilpasning ikke framgår eksplisitt. I mottatt dokumentasjon av tilstandsregistreringer eller vedlikeholdstiltak på Svalbard lufthavn er det ikke sporbart om disse skyldes klimaendringer.<sup>144</sup>

Ifølge Avinor vil alle norske lufthavner bli påvirket av klimaendringene, men i ulik grad og på ulik måte. Kystnære lufthavner er generelt sårbare for ekstremvær med stormflo og ising på radarer, navigasjons- og hinderlys. Lufthavnene er ikke spesielt utsatt for skred, men noe infrastruktur i tilknytning til lufthavnene kan være det, som veier, strømforsyning, telefondekning og lignende. Rulle- og taksebaner og flyoppstillingsplasser utgjør store tette overflater der det er svært viktig med tilstrekkelig drenering og flomsikring. Avinor observerer stadig større klimatiske påkjenninger, og at en del lufthavner i nord i større grad opplever temperatursvingninger rundt null grader. På Svalbard er klimaendringene særlig tydelige og synlige.<sup>145</sup>

I 2014 gjennomførte Avinor en klimarisikoanalyse av alle lufthavnene. Identifiserte klimaendringer med høy risiko på Svalbard lufthavn var den gang temperaturøkning, mer nedbør, større variasjon i type snøfall og smelting/frysing av is. Analysen skulle vært oppdatert i 2020, men grunnet koronapandemien vil arbeidet først ferdigstilles i løpet av 2021.

Høsten 2018 gjennomførte firmaet Rambøll på oppdrag fra Avinor en ekstern tilstandsanalyse og gikk i den forbindelse gjennom alle bygninger over 100 m<sup>2</sup> etter standard NS 3424 (se faktaboks 7) på alle lufthavnene utenom Gardermoen. Det dukket da opp vedlikeholdsbehov ved Svalbard lufthavn til en samlet entreprenørkostnad på 8,6 millioner kroner.

<sup>140</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>141</sup> Avinors skriftlige svar av 24. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

<sup>142</sup> HUKI er forkortelse for rollene Hovedansvarlig, Utførende, Konsultert og Informert.

<sup>143</sup> SMART er forkortelse for aktivitetene Styring, Måling, Avvik, Risiko og Tiltak innenfor hhv. ledelse-, kjerne- og støtteprosesser for å oppfylle pålagte krav.

<sup>144</sup> Avinors skriftlige svar av 24. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

<sup>145</sup> Avinors skriftlige svar av 24. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

På spørsmål om hvor regelmessig det bør gjennomføres tilstandsanalyser av bygninger, opplyser Avinor at det er vurdert at hvert sjuende år er normalt på generell basis i konsernet, men at det ut fra de spesielle forholdene på Svalbard kan være behov for hyppigere kontroller der. Avinor opplyser at utviklingen på Svalbard blir fulgt opp løpende av kompetent personell. På spørsmål om hvor oppdatert informasjonsgrunnlag som trengs for å iverksette klimatiltak, opplyser Avinor at informasjon cirka hver sjettede måned vil gi et godt datagrunnlag. Avinor må planlegge etter best tilgjengelig kunnskap, og er opptatt av å ha de beste tilgjengelige klimaframskrivninger. Til rapportering av teknisk tilstand på bygningsmassen benytter Avinor databasen dRofus. Her registreres tilstandsanalyser, som skal utføres etter NS 3424, lufthavn for lufthavn, og bygning for bygning. Ifølge Avinor er det behov for å oppdatere tilstandsanalysene regelmessig, men hvor ofte er ikke avklart. Ut fra informasjonen i dRofus foretar Avinor på sentralt nivå vedlikeholdsprioriteringer og utarbeider en plan og prioriteringsoversikt fra år til år. Avinor opplyser i skriftlig svar at større vedlikeholdsprosjekter blir utformet som reinvesteringsprosjekter, der tiltak innenfor flere fag samles, defineres og kostnadssettes. Planlegging og tiltak innenfor klimatilpasning gjøres sammen med øvrig vedlikeholdsplanlegging for lufthavnene. Tiltak innenfor klimatilpasning av bygningsmassen vil framover kunne utgjøre en større andel av tiltakene enn tidligere ved Svalbard lufthavn.<sup>146</sup>

Avinor opplyser at det for årlig forebyggende vedlikehold av bygninger benyttes en sjekklister. For grunn og fundament skal det ses etter ytre setningsskader eller annen skade og fuktgjennomtrengning eller saltutslag i kjeller under terreng. For bæresystemer som søyler og bjelker skal det ses etter tegn på riss/sprekker eller annen svikt, rustavrenning og synlig armering (betong) og synlige skader og uvanlig nedbøyning (stål/tre). For perioden 2021–2023 er det budsjettert med 7,1 millioner kroner i vedlikeholdskostnader for bygningsmassen på Svalbard lufthavn, hvorav 5,1 millioner kroner gjelder for 2021.<sup>147</sup>

Avinor opplyser at infrastrukturen på flysiden av lufthavnen overvåkes i forbindelse med daglige, ukentlige og årlige inspeksjoner etter pålagte krav i internasjonalt regelverk, særlig med tanke på blant annet sprekker, skader og forandringer. Avinor har utarbeidet klare prosedyrer for hvordan avvik skal følges opp og lukkes, og det er krav til korrektivt og forebyggende vedlikehold.<sup>148</sup>

### 5.3.2 utfordringer med klimaendringene på Svalbard lufthavn

Ifølge Avinor er den største klimarelaterte utfordringen for bygningene på Svalbard lufthavn definitivt bevegelse i grunnen. Det har tradisjonelt vært bygget med fundamentering i permafrost, men i og med at tiningen nå går dypere, vil bygninger med slik fundamentering i større grad bevege seg. I løpet av 2021 skal det etter planen settes i gang et prosjekt på Svalbard lufthavn for å overvåke og kontrollere eventuelle setningsskader, det vil si hvordan smelting av permafrosten påvirker bygningsmassen. Lufthavnen opplever at det er langt mindre problemer med bevegelse i grunnen sammenlignet med andre aktører i Longyearbyen-området, men at dette er en bekymring framover.<sup>149</sup>

Mottatt oversikt fra Avinor viser at bygningsmassen på Svalbard lufthavn består av ni bygninger. Av disse er det gamle sandlageret kondemnabelt og tilstanden på driftsbygget fra 1974–1979 (bygg 5) dårlig. Tilstanden til de øvrige byggene er ok, men fire bygg har per mars 2021 setningsskader på grunn av bevegelse i grunnen.<sup>150</sup> Ved revisjonsbesøket på Svalbard ble det opplyst at bygg 5 (hangaren med hvitt tak på fotoet foran) er fundamentert med betongsøyler ned til en 60 cm tykk betongkonstruksjon som ligger oppå permafrosten. Mye bevegelse og sig i grunnen under bygget fører til setningsskader og innvendige sprekker. For om lag seks år siden ble det oppdaget at grunnen under bygget hadde seget betydelig, og etter det ble det opprettet et eget overvåkingsprogram for bygg 5. Fotocollagen nedenfor viser eksempler på innvendige sprekker langs gulv og på vegg.

<sup>146</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>147</sup> Avinors skriftlige svar av 24. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

<sup>148</sup> Avinors skriftlige svar av 24. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

<sup>149</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>150</sup> Avinors skriftlige svar av 26. mars 2021 på Riksrevisjonens bestilling.



Bildet til venstre: Sprekk rundt gulvsøyler i helikopterhangar fra 2014 (bygg 1). Bildet øverst til høyre: Sprekk i en vegg i bygg 5. Bildet nederst til høyre: Sprekk langs gulvlist i bygg 5. Fotos: Riksrevisjonen 2021.

Når det gjelder nye bygninger, opplyser Avinor at det vil være sentralt å bygge for fremtiden, og at det må tas hensyn til at standardene har endret seg. På bakgrunn av klimaendringene som er observert, ble derfor både helikopterhangar 3 bygget i 2014 (bygg 1) og nytt sandlager bygget i 2020 (bygg 9) fundamentert med stålplæler ned til fjell i stedet for treplæler i permafrost.<sup>151</sup>

Avinor opplyser at de største klimautfordringene for infrastrukturen på Svalbard lufthavn er bevegelse i grunnen forårsaket av vann, frost og tinende permafrost. Setninger og permafrost er tilbakevendende problemer som lenge har stått høyt på Avinors agenda.<sup>152</sup>

En oversikt vi har mottatt fra Avinor, viser at infrastrukturen på Svalbard lufthavn består av diverse utstyr innenfor følgende fire områder: asfalt- og banedekke, elektroteknikk, vann- og avløp og flynavigasjonsutstyr.<sup>153</sup>

Rullebanen på Svalbard lufthavn ble bygget i 1973–1974 på lokale masser som er sensible for klimatisk påvirkning. Dersom ny bane hadde blitt bygget i dag, hadde det blitt bygget annerledes og med et annet fundament. Setningsskader på rullebanen har vært kjent lenge, og det er gjennomført flere tiltak. Det ble utført reasfaltering i 2018 og 2020, det skal grøftes i 2021, og i 2023 skal det

<sup>151</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>152</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>153</sup> Avinors skriftlige svar av 26. mars 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

utføres masseutskiftning. På rullebanen er det kontinuerlig ettersyn og vedlikehold knyttet til vann og permafrost. Vann blir ledet bort fra fjellet slik at banedekket blir påvirket minst mulig.<sup>154</sup>

På området elektroteknikk er det særlig frost og is som er en utfordring, men her vil det være variasjoner fra år til år. Fukt og frost i grunnen kan på sikt føre til feil på forsyningen til flyoperativ belysning. Dette blir overvåket i periodiske rutiner. I 2016–2018 ble derfor alle koblinger løftet over bakken i egne skap langs rullebanen som et tiltak for å begrense feilraten. Det er kritisk at banelysene fungerer i mørket, og dette er det regulerte krav til. En sikker strømforsyning fra Longyearbyen og drift av aggregater er det viktigste. Generelt er det lite nedbør i Longyearbyen. De seneste årene har det kommet mer snø enn normalt, men Avinor mener dette håndteres og ikke har skapt problemer.<sup>155</sup>

Innenfor vann og avløp opplyser Avinor at det ikke er mange kritiske utfordringer. Det har vært noen utfordringer med avløpssystemet, som er fra 2008, men det er først og fremst entreprenørens utførelse av arbeid som har vært for dårlig, og ikke nødvendigvis noe som har oppstått som følge av klimatiske endringer. Avinor er i gang med å gjøre tiltak på anlegget.<sup>156</sup>

Når det gjelder flynavigasjonsutstyr, er utfordringen først og fremst å ha et godt jordingsnett rundt installasjonene for å få et godt radiosignal til kommunikasjons- og overvåkingsutstyret. Når jordmassene eroderer rundt installasjonen, vil det kunne påvirke jordingen, og det kan oppstå behov for noe arbeid med å reetablere jordnettet. Det er naturlig nok ikke problemer med dette på stasjoner fundamentert på fjell (topper). Ved Isfjord radio og i Adventdalen pågår det et arbeid med å avinstallere eldre systemer som i stor grad erstattes av tjenester basert på satellitteknologi.<sup>157</sup>

## 5.4 Norges arktiske studentsamskipnads studentboliger i Longyearbyen

Etter at Universitetssenteret på Svalbard (UNIS) ble etablert i 1993, overtok Norges arktiske studentsamskipnad boliger bygget i tidsrommet 1946–1948 i Nybyen på Svalbard for å kunne huse studentene. Disse boligene var opprinnelig benyttet i forbindelse med gruvedrift.<sup>158</sup> I 2004 ble det bygget én studentboligbrakke til i Nybyen.<sup>159</sup> En av samskipnadens brakker i Nybyen ble ødelagt i 2015 da taket blåste av. Samskipnaden så ikke noen grunn til å utbedre skaden fordi man skulle avvikle eierskapet til boligene i Nybyen og bygge nye studentboliger på Elvesletta. Bygningen ble derfor sanert.<sup>160</sup> Etter dette hadde samskipnaden fire brakker i bruk i Nybyen: brakke 3, 4, 9 og 11. Det ble under revisjonsbesøket på Svalbard opplyst at brakke 4 er den eneste av samskipnadens brakker i Nybyen der det vil innkvarteres studenter i høstsemesteret 2021.<sup>161</sup>

I 2014 ble det i tillegg bygget studentboliger på Sjøskrenten, og i høstsemesteret 2021 blir nye studentboliger på Elvesletta ferdigstilt. Store Norske har igangsatt et prosjekt som omfatter å kjøpe studentboligene på Sjøskrenten fra samskipnaden.

<sup>154</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>155</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>156</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>157</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>158</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.

<sup>159</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>160</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>161</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.



Samskipnadens studentboliger på Sjøskrenten. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Per april 2021 var det 208 studentboligenheter på Svalbard.<sup>162</sup> Disse er en del av Norges arktiske studentsamskipnad, som har hovedkontor i Tromsø. Studentboligene ligger i Longyearbyen planområde, der Longyearbyen lokalstyre er planansvarlig. Boligene er viktige for driften av UNIS, som igjen er sentralt i opprettholdelsen av det norske samfunnet på øygruppen.

#### 5.4.1 Samskipnadens systemer og rutiner for risikovurderinger og tilstandsvurderinger når det gjelder bygningsmassen

##### **Samskipnadens systemer og rutiner for å vurdere risiko for naturhendelser som kan skade bygninger og infrastruktur i Longyearbyen**

Samskipnaden opplyser at den ikke har skriftlige retningslinjer eller rutiner for hvordan risiko for naturhendelser som kan skade bygninger og infrastruktur, skal kartlegges, vurderes og dokumenteres.

Samskipnaden har opplyst at den gjennomfører vurderinger av risiko for skadelige naturhendelser på bygninger og infrastruktur ca. hvert femte år og i tillegg ved eventuelle uforutsette hendelser. Samskipnaden opplyser imidlertid at den ikke har gjort egne vurderinger av risikoen for skadelige naturhendelser på bygninger og infrastruktur, men forholdt seg til vurderinger og anbefalinger fra NVE og lokale myndigheter, som Longyearbyen lokalstyre og Sysselmesteren, når det gjelder risikoen for skred og flom i Longyearbyen-området. I samskipnadens årlige møter med Longyearbyen lokalstyre blir blant annet snøskredrisiko og håndtering av denne diskutert.<sup>163</sup>

##### **Samskipnadens systemer og rutiner for tilstandsvurderinger og inspeksjoner av bygningsmassen i Longyearbyen**

Samskipnaden opplyser at den ikke har utarbeidet skriftlige retningslinjer eller rutiner som beskriver hvordan tilstandsvurderinger på bygninger skal utføres, eller hvordan man kommer fram til tilstandsgrad.<sup>164</sup> På spørsmål om hvilken tilstandsgrad bygningene har, svarer samskipnaden at den antar at tilstandsgraden (se ordliste foran i rapporten) på bygningene som fortsatt er i bruk<sup>165</sup>

<sup>162</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 14. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 24. mars 2021.

<sup>163</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>164</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>165</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 14. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 24. mars 2021, internt notat vedrørende tilstand på brakke 11 og 13 i Nybyen, Longyearbyen, utarbeidet av Norges arktiske studentsamskipnad, datert desember 2019 og verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

- er 1 for bygningene på brakkene 3, 9, og 11 i Nybyen (som er bygget i perioden 1946–1948)
- er 3 for fundamentene til brakke 3 og 9 i Nybyen
- er TGIU/TG1 for brakke 4 i Nybyen
- er 0 for studentboligene på Sjøskrenten

Ved revisjonsbesøket på Svalbard ble det observert at både brakke 3 og 9 var refundamentert med stål- og betongsøyler, men likevel hadde fått oppgitt samme tilstandsgrad som brakke 11 og 13, som ikke var refundamentert. Refundamenteringen av brakke 3 og 9 ble utført i perioden 1997–1998.<sup>166</sup>

Det foreligger tilstandsrapporter fra 2015 for brakke 10, 11 og 13 i Nybyen. For brakke 11 og 13 foreligger det tilstandsrapporter også fra 2019. Samskipnaden opplyser at det var visuelle kontroller som var bakgrunnen for at det ble besluttet å gjennomføre tilstandsvurderinger av disse bygningene. Det er ikke gjennomført tilstandsvurderinger av brakke 3, 4 og 9. Tilstandsvurdering av brakke 4 er ikke gjennomført, fordi denne er bygget for såpass kort tid tilbake som i 2004. Samskipnaden har ikke opplyst om årsaken til at det ikke er gjennomført tilstandsvurderinger for brakke 3 og 9.<sup>167</sup>

Samskipnaden har ikke utarbeidet skriftlige rutiner for hvordan de løpende eller de årlige inspeksjonene skal gjennomføres, men opplyser at driftspersonell gjennomfører månedlige inspeksjoner av samskipnadens bygningsmasse i Longyearbyen, og at avvik innrapporteres, og at forefallende arbeid blir tatt løpende. Prosjektledere gjennomfører jevnlig visuelle befaringer og kontroller av bygningsmassen. De rapporterer avvik og planlegger reparasjoner fortløpende i henhold til alvorlighetsgraden.<sup>168</sup> Samskipnadens interne tilstandsvurderinger gjennomføres av driftspersonell og prosjektleder, som vanligvis sitter i Tromsø. Årlig blir det dessuten gjennomført mer omfattende og grundige inspeksjonsrunder, hvor det benyttes ingeniører fra Tromsø.<sup>169</sup>

Samskipnaden gir uttrykk for at den har et forbedringspotensial når det gjelder å ha skriftlige retningslinjer og rutiner for arbeidet med tilstandsvurderinger og inspeksjoner av bygningsmassen.<sup>170</sup>

Samskipnaden opplyser at den har gjennomført få tiltak etter 2013 vedrørende fundamentering på grunn av permafrosttining for å tilpasse bygninger til klimaendringer.<sup>171</sup>

### **Samskipnadens rutiner for dokumentasjon av bygningsforvaltningen på Svalbard**

Samskipnaden har ikke etablert et eget system for å dokumentere de utførte tilstandsvurderingene skriftlig, men viser til at den gjennom sitt økonomistyringssystem har en oversikt over vedlikeholdskostnader for studentboligbyggene. Videre opplyser samskipnaden at den er usikker på om det finnes tilstandsvurderinger eldre enn fra 2015, eller om eventuelle tilstandsvurderinger er dokumentert. Samskipnaden gir uttrykk for at den har et forbedringspotensial når det gjelder å dokumentere tilstandsvurderinger av bygningsmassen.<sup>172</sup>

Samskipnaden opplyser at den ikke har utarbeidet noen dokumentasjon på utført vedlikehold på studentboligene på Svalbard utover det som kommer fram av rapportene fra 2015. I systemet Uni Eiendom legges det imidlertid inn ulike typer data, som for eksempel hvilket vedlikeholdsarbeid som bør gjøres, men samskipnaden er usikker på om dette systemet brukes på dens bygninger på Svalbard.<sup>173</sup>

<sup>166</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.

<sup>167</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>168</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021 og verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>169</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>170</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>171</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 14. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 24. mars 2021.

<sup>172</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>173</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

I e-post av 14. april opplyste samskipnaden at fire av brakkene i Nybyen ble bygget i 1995. I e-post av 22. august opplyste imidlertid samskipnaden at brakkene ble bygget i tidsrommet 1946–1948.

Ved revisjonsbesøket på Svalbard ble det opplyst at hvert enkelt bygg/rom i samskipnadens eiendommer har en egen QR-kode med opplysninger om hvilket bygg, type rom, navn på leietaker og så videre, og at det kan være mulig å bygge ut dette systemet til også å inneholde opplysninger om vedlikehold og tilstandsvurderinger, men at dette per august 2021 ikke er gjort.<sup>174</sup>

#### 5.4.2 Skredrisikoen for studentboligene i Nybyen

Flere av studentboligene ligger i Nybyen, som er et område med skredfare, ca. 1 kilometer ovenfor annen bebyggelse i Longyearbyen. Etter det store snøskredet som gikk i Longyearbyen i 2015, ble det gjennomført en vurdering av om det også kunne gå slike skred i Nybyen, og man kom til at Nybyen ligger i faresone for snøskred. Etter dette hadde samskipnaden et møte med Kunnskapsdepartementet for å få avklart hvordan man skulle håndtere det at studentboligene i Nybyen ligger i en slik rød sone. I den forbindelse kom samskipnaden og departementet til at det ikke var hensiktsmessig å bygge flere studentboliger i Nybyen på grunn av skredfaren.<sup>175</sup>



Området i Nybyen hvor samskipnadens studentboliger ligger. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Samskipnaden eide opprinnelig seks brakker med studenthybler i Nybyen. En av brakkene ble ødelagt i et uvær i 2015 og ble deretter sanert. En brakke er tatt ut av bruk etter at den tidlig på våren 2021 ble utsatt for store vannskader. Etter dette hadde samskipnaden fire brakker i bruk i Nybyen. I et internt notat fra desember 2012 pekes det på at tre av disse fire brakkene ligger i grensen mellom rød og oransje faresone for skred. På grunn av stor skredfare har de tre brakkene blitt evakuert flere ganger, og våren og forsommeren 2021 var de evakuert over en lengre periode.<sup>176</sup>

Området Nybyen i Longyearbyen har ikke blitt prioritert for skredsikring. Kunnskapsdepartementet la derfor som føring i tilskuddsbrevet for 2020 at studentboligene som samskipnaden i dag eier i Nybyen, må tilbakeføres til staten.<sup>177</sup> Blant aktørene som har virksomhet i Nybyen, er det imidlertid satt i gang et «spleiselag» for å finansiere bygging av skredsikring. De andre aktørene har ønsket å ha med samskipnaden, som anses som «tungen på vektskålen», for å få på plass finansiering av

<sup>174</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.

<sup>175</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>176</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 14. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 24. mars 2021, internt notat vedrørende tilstand på brakke 11 og 13 i Nybyen, Longyearbyen, utarbeidet av Norges arktiske studentsamskipnad, datert desember 2019 og verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>177</sup> Prop. 1 S (2020–2021) Svalbardbudsjettet, side 18.



skredsikringstiltakene. Samskipnaden har imidlertid takket nei til å bli med fordi det er såpass kort tid igjen til studentboligene her skal overføres til staten.<sup>178</sup>

### 5.4.3 Utfordringer med fundamenter og fasader når det gjelder studentboligene i Nybyen

Samskipnaden opplyser at de eldste bygningene i Nybyen ikke har tilfredsstillende fundamentering/pælesystem.<sup>179</sup> I 2015 gjennomførte Sweco Norge på oppdrag fra samskipnaden en vurdering av tilstanden på fundamentene under brakke 10, 11 og 13 i Nybyen. Det ble utarbeidet en rapport hvor det ble konkludert med at det var betydelige råteskader på pælene under de tre brakkene. Tilstanden til pælene ble karakterisert som kritisk, og det ble anbefalt å følge opp bygningene for å fortløpende etablere midlertidige sikringer.<sup>180</sup>

Den 19. november 2019 gjennomførte samskipnaden en ny befaring av brakke 11 og 13 i Nybyen. I et internt notat fra desember 2019 som ble utarbeidet på bakgrunn av befaringen, og som også bygger på vurderinger gjort i rapporten fra 2015, peker samskipnaden på at alle brakkene i Nybyen i hovedsak er etablert på ubehandlede pæler ned i grunnen, dypere enn aktivt lag av permafrosten. Videre pekes det på at senere års endringer i klima har vist seg å medføre nye utfordringer, og at et våtere og fuktigere miljø fører til at belastningen på materialer og bygninger nærmer seg den som er på fastlandet. Dette har blitt synlig på særlig to områder som er oppdaget til nå: Pæler blir tilført langt mer fuktighet og står langt mer ustabil enn de tidligere har gjort. Videre pekes det på at råtebelastningen på pæler akselererer betydelig, og at klimaendringene trolig også har medført at grensen mellom permafrost og aktivt lag har sunket lenger ned under dagen og dermed gjort sålen til fundamentene mer ustabil.<sup>181</sup>



Råtten trepæl på en av brakkene i Nybyen. Foto: Riksrevisjonen 2021.

I notatet fra desember 2019 konkluderer samskipnaden med at den bør gå i gang med å planlegge refundamentering av både brakke 11 og 13, og at bygningene samtidig bør rettes opp så mye som mulig uten at de tar annen skade av opprettingen. Videre heter det at tiltakene bør ha form som en permanent løsning. Om ikke samskipnaden skal eie bygningene for fremtiden, har uansett tiltakene en betydning for verdien av bygningene på salgstidspunktet.<sup>182</sup>

<sup>178</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>179</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>180</sup> «Tilstandsvurdering av fundament – brakke 10, 11 og 13 Nybyen», datert 25. mars 2015, rapport utarbeidet av Sweco Norge AS.

<sup>181</sup> Internt notat vedrørende tilstand på brakke 11 og 13 i Nybyen, Longyearbyen, utarbeidet av Norges arktiske studentsamskipnad, datert desember 2019 og verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>182</sup> Internt notat vedrørende tilstand på brakke 11 og 13 i Nybyen, Longyearbyen, utarbeidet av Norges arktiske studentsamskipnad, datert desember 2019.



Plater satt inn over trepæl på en av brakkene i Nybyen. Foto: Riksrevisjonen 2021.



Klosser satt inn over trepæl på en av brakkene i Nybyen. Foto: Riksrevisjonen 2021.

Samskipnaden opplyser at den har fulgt med på utviklingen i fundamentene til brakkene i Nybyen etter at rapporten fra 2015 pekte på at det var behov for å gjøre utbedringer. Bortsett fra å gjennomføre noen avstivninger er det ikke gjennomført utbedringer av fundamentene.<sup>183</sup> Som nevnt ovenfor ble det ved revisjonsbesøket på Svalbard observert at både brakke 3 og 9 var refundamentert med stål- og betongsøyler, og vi fikk opplyst at arbeidet ble utført i perioden 1997–1998.<sup>184</sup>

<sup>183</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>184</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.



Bildet til venstre: Ny fundamentering ved rehabilitering av brakke 3 i Nybyen. Bildet til høyre: Innkledning av nye pæler på utsiden av bygningen ved rehabilitering av brakke 3 i Nybyen. Fotos: Riksrevisjonen 2021.



Bilde til venstre: Utvendig fundamentering ved rehabilitering av brakke 9 i Nybyen. Bilde til høyre: Støttebjelke ved refundamentering ved rehabilitering av brakke 9 i Nybyen. Foto: Riksrevisjonen 2021

Kunnskapsdepartementet har opplyst at samskipnadens bygninger i Nybyen skal overføres til den statlige aktøren som departementet utpeker.<sup>185</sup> Per august 2021 er det ikke avklart hvilken aktør som skal overta bygningene.<sup>186</sup> Fordi samskipnaden ikke har ønsket å bruke mye penger på boliger hvor eierskapet skal avvikles om kort tid, har det ikke blitt skiftet ut pæler, selv om rapportene både fra 2015 og 2019 pekte på at dette burde gjøres.<sup>187</sup>

<sup>185</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.

<sup>186</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.

<sup>187</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.



Fundamentering av en av brakkene i Nybyen. Foto: Riksrevisjonen 2021.

I notatet utarbeidet etter samskipnadens befaring 19. november 2019 ble det også pekt på at heller ikke utvendig panel fungerer godt i «det nye klimaet». Det ble rapportert om at det var grunn til å tro at trekledde fasader ikke var utført som luftet konstruksjon på brakke 11 og 13. Ved revisjonsbesøket ble det opplyst at det tidligere ikke var nødvendig med luftet konstruksjon på grunn av det tørre klimaet.<sup>188</sup>

Ifølge notatet fra desember 2019 om tilstanden til brakkene vises det til at med et fuktigere klima fungerer ikke disse veggene som tiltenkt og malingen flakker av i store flak. Det pekes også på at ny overflatebehandling bare vil være en midlertidig løsning så lenge det ikke blir gjort noe med den bakenforliggende årsaken til at malingen flasser av veggen.<sup>189</sup>



Maling som flasser av i store flak fra ytterpanelet på brakke i Nybyen. Foto: Riksrevisjonen 2021.

#### 5.4.4 Samskipnadens bygging av nye studentboliger på Elvesletta i Longyearbyen

Kunnskapsdepartementet ga i 2020 samskipnaden tilsagn om 180 nye hybelenheter for bygging på Elvesletta. I statsbudsjettet for 2018 ble tilskuddssatsen for bygging av studentboliger på Svalbard i 2018 doblet.<sup>190</sup> Studentboligene i byggeprosjektet på Elvesletta skal erstatte Nybyen og gjøre det mulig å selge / leie ut Sjøskrenten til Svalbard folkehøyskole.<sup>191</sup> Byggetrinn 1 av prosjektet var planlagt ferdig 12. juli 2021 og byggetrinn 2 ultimo september 2021.<sup>192</sup> Studentboligprosjektet Elvesletta på Svalbard har fått tilsagn om tilskudd med dobbel kostnadsramme og tilskuddssats.<sup>193</sup>

<sup>188</sup> Verifisert ved e-post fra Norges arktiske studentsamskipnad 23. august 2021.

<sup>189</sup> Intern notat vedrørende tilstand på brakke 11 og 13 i Nybyen, Longyearbyen, utarbeidet av Norges arktiske studentsamskipnad, datert desember 2019

<sup>190</sup> Prop. 1 S (2020–2021) for budsjettåret 2021 Svalbardbudsjettet.

<sup>191</sup> Norges arktiske studentsamskipnads årsrapport for 2020.

<sup>192</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 14. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 24. mars 2021.

<sup>193</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.



De nye studentboligene på Elvesletta (moderne energieffektive trebygg, med solcellepanel på taket). Foto: Riksrevisjonen 2021.

Firmaet Rambøll har gjennomført en geoteknisk vurdering av området der de nye studentboligene skal bygges. I et notat skriver firmaet at planområdet ligger i et tidligere elveleie, fra den gang Longyearelva fikk renne fritt i et bredere løp enn den har i dag.<sup>194</sup> Rambøll har også gjennomført en vurdering av flomfaren i planområdet og utbygging av nye boliger, samt vurdert behov for avbøtende tiltak. I et notat konkluderer firmaet at planområdet, basert på kartleggingen av flom i Longyearelva ved planområdet, ligger utenfor fare for oversvømmelse og skade på bygninger i dag.<sup>195</sup>

Samskipnadens nye bygninger på Elvesletta er dimensjonert for vind, jordskjelv og last fra byggene. Byggene er fundamentert til fjell med stål-pæler. Det aktive laget uten permafrost er per i dag på ca. 2 meter, og pælene er dimensjonert for et aktivt lag ned til 5 meter for å dekke framtidig temperaturøkning.<sup>196</sup>

<sup>194</sup> Notat – Delplan 041 Elvesletta Geoteknisk vurdering, utarbeidet av Rambøll, datert 16. mai 2018.

<sup>195</sup> Notat – vurdering av flomfare, utarbeidet av Rambøll, datert 22. mai 2018.

<sup>196</sup> Norges arktiske studentsamskipnads svar av 14. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 24. mars 2021.



Fundamenteringen av de nye studentboligene på Elvesletta. Foto: Riksrevisjonen 2021.

## 5.5 Universitetssykehuset Nord-Norge HF, Longyearbyen sykehus

Longyearbyen sykehus, som siden 2002 har vært er en del av Universitetssykehuset Nord-Norge HF (UNN), har ansvaret for helseberedskapen på Svalbard.<sup>197</sup> Helse- og omsorgsdepartementet overfører midler til de fire regionale helseforetakene i tråd med Stortingets bevilgninger og vedtak. Helseregionene har ansvar for at midlene brukes i samsvar med angitte mål, rammer og prioriteringer.<sup>198</sup>

Sykehuset i Longyearbyen yter både primær- og spesialisthelsetjenester og er et akuttmedisinsk beredskapssykehus. Sykehuset har ikke traumemottak eller fødeavdeling, men har operasjonssal og kan foreta enkelte operasjoner. Longyearbyen sykehus yter helsetjenester til befolkningen på Svalbard og alle som ferdes på og rundt øygruppen og de tilstøtende havområdene i Barentshavet. Sykehuset har et nært samarbeid med Sysselmesteren på Svalbard.<sup>199</sup> Longyearbyen har ikke andre helseinstitusjoner i nærheten; Longyearbyen sykehus er eneste helseinstitusjon for Longyearbyens befolkningen.<sup>200</sup>



Longyearbyen sykehus. Foto: Riksrevisjonen 2021.

UNN opplyser at sykehusbygget ligger utenfor områdene i Longyearbyen som er skred- eller flomutsatte. UNN opplyser at sykehusbygget står støtt, og har ikke observert noen setningskader

<sup>197</sup> «Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse for Longyearbyen lokalstyre - sammendragsrapport», datert 26. april 2017.

<sup>198</sup> «Slik er spesialisthelsetjenesten bygd opp», artikkel på Helse- og omsorgsdepartementets nettsider, datert 26. mai 2021.

<sup>199</sup> Nettsidene til Helse Nord RHF og UNN HF.

<sup>200</sup> «Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse for Longyearbyen lokalstyre – sammendragsrapport», datert 26. april 2017.

relatert til tining av permafrost under de visuelle inspeksjonene som har vært utført. UNN opplyser at dets inspeksjoner av sykehusbygget ikke er satt i system og resultatet av inspeksjonene ikke er dokumentert. Daglig forvaltning som drift og vedlikehold av sykehusbygget er satt ut til eksterne firmaer i Longyearbyen.<sup>201</sup>

UNN har utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for naturkatastrofer på Svalbard, som i stor grad omhandler å ivareta funksjonene til Longyearbyen sykehus ved kritiske hendelser (beredskapsplan). UNN har ikke utarbeidet egne risikovurderinger for naturhendelser som kan skade sykehusets bygninger og infrastruktur, og viser til at Longyearbyen lokalstyre har utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse for sentrum, og at Statsbygg har utarbeidet rapporter om forventede klimaendringers langsiktige konsekvenser for bygging og forvaltning på Svalbard.<sup>202</sup> UNN opplyser at det har en samlet bygningsmasse på 300 000 m<sup>2</sup>, der Longyearbyen sykehus utgjør ca. 1900 m<sup>2</sup>.<sup>203</sup> Ved inspeksjoner har UNN oppmerksomhet på bygningenes levetid og nåværende tilstand som grunnlag for vedlikeholdsplaner. Det har ikke vært noe systematisk, langsiktig og framtidsrettet arbeid med risiko knyttet til klimaendringenes påvirkning på bygningsmassen. UNN opplyser at det ser behov for å få etablert et system for systematisk gjennomgang av bygningsmassen.<sup>204</sup>

UNN opplyser at det gjennomfører tilstandsvurderinger i tråd med oppdrag fra Helse Nord RHF hvert fjerde år. Tilstandsvurderinger gjennomføres og dokumenteres i systemet Multimap og følger malen som foreligger der. Siste tilstandsvurdering ble utført høsten 2020. UNN opplyser at tilstandsvurderingene ikke inneholder vurderinger av hvordan tilstanden til eksisterende bygninger og infrastruktur påvirkes av klimatiske forhold.<sup>205</sup>



Fundamenteringen av Longyearbyen sykehus. Foto: Riksrevisjonen 2021.

I forbindelse med byggingen av sykehuset i 1990 ble det satt ned to termistorstrenger som skulle måle grunnen én gang per uke i byggeperioden, deretter månedlig. UNN opplyser at det ikke har visst om dette overvåkingsutstyret, og at det sannsynligvis aldri ble tatt i bruk etter at Statsbygg hadde ferdigstilt bygget. Det har således ikke vært foretatt noen målinger siden byggingen i 1990. Dokumentasjon oversendt til Riksrevisjonen, som er utarbeidet av Geoteknisk institutt, ble funnet i forbindelse med besvarelse av Riksrevisjonens bestilling. Termistorene er ikke en del av SD-anlegget<sup>206</sup> som ble opprettet i 2005 og FDV-systemet<sup>207</sup>. Ved revisjonsbesøket på Longyearbyen

<sup>201</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med UNN 21. mai 2021.

<sup>202</sup> UNNs svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>203</sup> UNNs svar av 22. april 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 12. mars 2021 og Multiconsults rapport «Oppdatert kartlegging av bygningsmassen – Teknisk tilstand og felles infrastruktur og områdeforhold», datert 12. januar 2016, utarbeidet oppdrag fra UNN.

<sup>204</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med UNN 21. mai 2021.

<sup>205</sup> UNNs svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

<sup>206</sup> Sentral driftskontroll, som er et samlebegrep for sentralisert bygningsautomatisering basert på digital teknikk og utstyr. Kilde: Byggordboka – Sentral driftskontroll (SD-anlegg).

<sup>207</sup> FDV er forkortelse for forvaltning, drift og vedlikehold.

sykehus ble det opplyst at UNN har identifisert måleutstyret, og at det er igangsatt et arbeid for å se om det er mulig å foreta målinger via termistorene, og om termistorene kan knyttes til det eksisterende SD-anlegget. UNN har undersøkt dette med Norges geotekniske institutt og en geotekniker med ca. 20 års erfaring fra Svalbard. UNN opplyser at det er et helt manuelt system som er kostnadskrevende og vanskelig å knytte opp til sykehusets SD-anlegg. UNN opplyser ultimo august 2021 at geoteknikeren snarlig vil gjøre en befaring av anlegget på sykehuset for å undersøke om det fortsatt er intakt, slik at det kan utføre manuelle målinger.<sup>208</sup>



Termistor plassert under Longyearbyen sykehus. Foto: Riksrevisjonen 2021.

UNN opplyser at det ikke har utarbeidet scenarier for hvordan klimaendringene vil påvirke sykehusbygget på Svalbard, men at det framover bør jobbe mer systematisk og langsiktig med tanke på klimaendringenes påvirkning på bygningsmassen generelt og spesielt via Longyearbyen sykehus mer oppmerksomhet. Dette vil blant innebære at fundamenteringen av sykehuset bør overvåkes systematisk.<sup>209</sup>

---

<sup>208</sup> E-post fra UNN 25. august 2021.

<sup>209</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med UNN 21. mai 2021.



# 6 Departementenes oppfølging av selskapenes arbeid med å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur til klimaendringene

## 6.1 Nærings- og fiskeridepartementets styring og oppfølging av Store Norske

Statens begrunnelse for eierskapet i Store Norske favner bredt og omfatter blant annet å understøtte de overordnede målene i norsk svalbardpolitikk.<sup>210</sup> I tillegg til at Nærings- og fiskeridepartementet eier Store Norske, leier departementet bort grunn til selskapet ved at det er grunneier.

### 6.1.1 Nærings- og fiskeridepartementets eierstyring og tilskuddsforvaltning overfor Store Norske

På spørsmål om hvilke retningslinjer og øvrige dokumenter som er viktige for departementets styringsdialog med Store Norske, opplyser Nærings- og fiskeridepartementet at departementets retningslinjer for eierskapsforvaltningen i henhold til økonomireglementet § 10, datert 17. november 2017, fortsatt gjelder.<sup>211</sup> Retningslinjene omhandler utøvelsen av eierrollen, avkastningskrav og utbyttepolitikk, resultatoppfølging og kontroll og endringer i statens kapitalengasjement.<sup>212</sup>

Store Norske mottar tilskudd til å dekke det anslåtte driftsunderskuddet i Gruve 7. Nærings- og fiskeridepartementet peker på at størrelsen på underskuddet i stor grad vil avhenge av utviklingen i kullprisen, samt i noen grad av hvor lenge gruveen må drives for å forsyne kraftverket i Longyearbyen. Tilskuddene bevilges over statsbudsjettet, og departementet peker på at de følges opp i tråd med økonomireglementets regler om tilskuddsforvaltning. Departementet har ikke fastsatt noe eget regelverk for denne tilskuddsordningen.<sup>213</sup>

Nærings- og fiskeridepartementet peker på at Store Norske har en konkurranseutsatt virksomhet og utgjør et sektorpolitisk virkemiddel. Departementet opplyser at det i oppfølgingen av selskapets sektorpolitiske mål oppnåelse først og fremst følger opp at selskapet setter mål, indikatorer og måltall for sektorpolitisk mål oppnåelse og effektiv drift. Departementet vurderer om disse bygger opp under statens mål som eier, om mål og indikatorer er relevante, og om måltall er tilstrekkelig ambisiøse. Gjennom Store Norskes rapportering følger departementet opp om selskapet når de målene som selskapet har satt seg for sektorpolitisk mål oppnåelse og effektiv drift.<sup>214</sup>

Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at departementet de siste årene har fulgt opp selskapets arbeid med å utarbeide mål, indikatorer og måltall for sektorpolitisk mål oppnåelse og effektiv drift. Departementet mener at Store Norske de siste årene har kommet langt på disse områdene og gradvis har blitt bedre til å rapportere om dette i kvartalsrapportene og i selskapets årsrapport. Nærings- og fiskeridepartementet forventer at selskapet videreutvikler rapporteringen på dette området i forbindelse med blant annet årsrapporten for 2021. Departementet peker i denne forbindelse også på at Store Norske har en liten administrasjon, som har ansvaret for meget omfattende og komplekse oppgaver, og at selskapet derfor løpende må foreta pririteringer når det blant annet gjelder ledelsesfokus.<sup>215</sup>

<sup>210</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>211</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>212</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Store Norske i 2020, datert 5. juli 2021.

<sup>213</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>214</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>215</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

Departementet har kvartalsvise møter med Store Norske hvor status og utviklingen av selskapets virksomhet er blant temaene. Departementet hadde også i 2020 et møte med hele styret med hensikt å få en god dialog med alle styrets medlemmer, samt at eier tok opp relevante forventninger og styret kunne stille spørsmål. I forbindelse med årlig styreevaluering har det vært holdt én-til-én-møter med alle styremedlemmer og daglig leder for blant annet å få en forståelse av styrets kompetanse, sammensetning og kapasitet, samt styrets involvering i ulike deler av selskapets virksomhet. Departementet har ellers kontakt med styret og administrasjonen ved behov.<sup>216</sup>

Målet med statens eierskap i selskaper på Svalbard, deriblant Store Norske, er å bidra til at samfunnet i Longyearbyen opprettholdes og videreutvikles på en måte som understøtter de overordnede målene i svalbardpolitikken.<sup>217</sup> Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at eierskapet i Store Norske innebærer at departementet har hyppig dialog med selskapet, også utenom de faste månedlige og kvartalsvise møtene. Generelt opplever Nærings- og fiskeridepartementet at det er en tett dialog med selskapet, og peker på at ulike problemstillinger og adhoc-saker blir tatt tak i fortløpende. Departementet framhever at det har vært opptatt av at Store Norskes datterselskap SNB har tilstrekkelig kapital til å kunne vedlikeholde boligene som selskapet forvalter. Videre peker departementet på at staten som eier også har sørget for at det i vedtektene til Store Norske er stilt krav om at alle saker som skal behandles i generalforsamling i SNB først skal behandles i generalforsamling i Store Norske. Dette er gjort for at Nærings- og fiskeridepartementet som eier skal ha kontroll over hvordan overskudd i SNB disponeres, blant annet for å bidra til at SNB kan vedlikeholde bygningene. Departementet mener dette viser hvordan dette er fulgt opp helt konkret.<sup>218</sup>

Departementet opplyser at det har innrettet oppfølgingen av Store Norske på en måte som skal innebære et tydelig skille mellom departementets eierrolle og den rollen departementet har som oppdragsgiver i forbindelse med oppryddingsprosjektet i Svea og Lunckefjell. Dette legger føringer for hvilke medarbeidere i departementet som deltar i møtene med selskapet. Hvis det for eksempel tas opp budsjettspørsmål, vil også medarbeidere fra Nærings- og fiskeridepartementets administrasjonsavdeling delta i disse møtene. Selskapsteamet i departementets eierskapsavdeling følger selskapet både som eier og som oppdragsgiver.<sup>219</sup>

### 6.1.2 Nærings- og fiskeridepartementets dialog med Store Norske om klimatilpasning

Nærings- og fiskeridepartementet mener klimatilpasning som tema er svært viktig og relevant, og ser ut fra et eierperspektiv på klimatilpasning som en integrert del av flere andre forhold knyttet til selskapets virksomhet. Departementet peker på at det i dokumenter ikke må stå uttrykkelig "klimaoppfølging" for at relevante temaer skal være adressert. Departementet oppfatter at Store Norske har hatt oppmerksomhet om temaet klimatilpasning over lang tid. Videre er departementet opptatt av at selskapet gjør risikovurderinger knyttet til sentrale risikoområder, herunder også klimaendringer.<sup>220</sup>

På spørsmål til Store Norske om hvilken dialog selskapet har med eier om gjennomføring og finansiering av eventuelle risikoreduserende tiltak, svarer Store Norske at selskapet ikke er kjent med at dette har vært adressert som egne temaer med eier med hensyn til etablering av nye bygg.<sup>221</sup>

Som eier av Store Norske opplyser Nærings- og fiskeridepartementet at det er opptatt av at selskapet iverksetter nødvendige tiltak for å tilpasse driften til klimaendringene, slik Store Norske har gjort blant

<sup>216</sup> Statsrådets beretning om forvaltningen av statens interesser i Store Norske i 2020, datert 5. juli 2021.

<sup>217</sup> Meld. St. 32 (2015-2016) Svalbard, side 25.

<sup>218</sup> Brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>219</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>220</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>221</sup> Store Norskes svar av 19. februar 2021 på Riksrevisjonens bestilling av 27. januar 2021.

annet ved å installere pumper i Gruve 7 som skal forhindre oversvømmelse som følge av vanninntrenging når breen over graven smelter, noe som kan føre til driftsstans i graven.<sup>222</sup>

Når det gjelder skredrisiko som noen av bygningene som Store Norske har kjøpt fra Hurtigruten, er utsatt for, har Nærings- og fiskeridepartementet vært særskilt opptatt av å forstå hvordan selskapet legger opp til å håndtere risikoen i Nybyen. Denne bygningsmassen ligger utsatt til, og departementet peker på at det blant annet våren 2021 var oppholds- og ferdselsforbud i dette området i en lengre periode. Departementet opplyser at det er kjent med at Store Norske har gjennomført overordnede risikovurderinger vedrørende dette, og at selskapet har oppmerksomhet om utfordringene dette kan medføre. Departementet har i dialogen med selskapet tatt opp dette temaet for å forstå og hvilke hensyn selskapet selv har tatt i forbindelse med kjøpet.<sup>223</sup>

Departementet har hatt dialog med Store Norske om de økonomiske sidene ved riving og flytting av SNBs boliger. Etter departementets syn har SNB i dagens situasjon både tilgang til nødvendige midler for å foreta tilpasninger som følger av et endret klima, og mulighet til å gjennomføre vedlikehold på boligene. Dette gjelder også refundamentering.

I «*Plan for omfanget av og innretningen på statens eierskap til boliger i Longyearbyen*» anbefaler Nærings- og fiskeridepartementet, Justisdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet at det gjennomføres en tilstandsvurdering av den samlede offentlige boligmassen, inkludert SNBs boliger. Tilstandsvurderingen bør ha lik tilnærming og metode for alle porteføljene slik at tilstandsvurderingene blir sammenlignbare for hele den offentlige boligporteføljen. Nærings- og fiskeridepartementet er kjent med at Store Norske har vært i kontakt med Statsbygg for å gjennomføre en slik gjennomgang av boligmassen. Den totale gjennomgangen som er skissert i ovennevnte plan, er foreløpig (august 2021) ikke påbegynt.<sup>224</sup>

### 6.1.3 Nærings- og fiskeridepartementets rolle som grunneier på Svalbard – ansvarsforhold

Nærings- og fiskeridepartementet viser til at det er Næringspolitisk avdeling i departementet som forvalter statens rolle som grunneier på Svalbard. Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet eier 98,75 prosent av arealet på Svalbard, mens det resterende statlig eide arealet er eid av Kings Bay AS og Bjørnøen AS, som igjen er eid Klima- og miljødepartementet.<sup>225</sup>

Ansvarsforhold knyttet til skredsikring av eksisterende bebyggelse har vært en problemstilling i lang tid, i Longyearbyen så vel som på fastlandet. I 2008 forsøkte Store Norske og Longyearbyen lokalstyre å regulere dette ansvaret, som ikke er regulert i lov, i en avtale. Ansvarsavtalen ble inngått mellom Store Norske, som var grunneier på dette tidspunktet, og Longyearbyen lokalstyre. Avtaleverket som ble inngått mellom disse, består av tre hovedavtaler («Hovedavtalen», «Ansvarsavtalen» og «Festevilkårsavtalen»), med flere vedlegg der både Store Norske og Longyearbyen lokalstyre har gitt uttrykk for sine avvikende syn blant annet når det gjelder ansvaret for skredsikring.<sup>226</sup>

Det har tidligere vært dialog mellom Store Norske og Nærings- og fiskeridepartementet om skredsikring tilknyttet bygningene i Longyearbyen i perioden da Store Norske også var grunneier. Departementet har i forbindelse med dette tidligere uttrykt at det forutsetter at saken blir fulgt opp av styret og administrasjonen i Store Norske på en hensiktsmessig måte. Store Norske opplever i denne

<sup>222</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>223</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>224</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>225</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>226</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

sammenheng at det har vært utfordrende å forholde seg til at deler av norsk lovgivning ikke gjelder på Svalbard.<sup>227</sup>

Da staten ved Nærings- og fiskeridepartementet i juni 2015 kjøpte Store Norskes grunn på Svalbard, trådte departementet inn i de gamle avtalene om bortleie av grunn inngått av Store Norske. Departementet er opptatt av at alle disse avtalene bør reforhandles, blant annet fordi avtalene i sin opprinnelige form bærer preg av å være inngått med et selskap som bortleier.<sup>228</sup>

Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at departementet forholder seg til gjeldende regelverk når det gjelder ansvaret for sikring mot skred, men har vært i dialog med Olje- og energidepartementet om ansvaret for skredsikring, i og med at det er Olje- og energidepartementet som har det statlige forvaltningsansvaret for regelverket som gjelder skredsikring. Olje- og energidepartementet har pekt på at dette juridisk sett er et utfordrende og sammensatt tema. Nærings- og fiskeridepartementet opplyser at Olje- og energidepartementet er opptatt av at dersom Nærings- og fiskeridepartementet inngår en ny avtale med Longyearbyen lokalstyre om hvem som er ansvarlig for skredsikring av eksisterende bygninger, vil en slik ny avtale kunne legge føringer og danne presedens også for spørsmålet om hvem som har ansvaret for dette på fastlandet. Nærings- og fiskeridepartementet forholder seg derfor til Olje- og energidepartementets syn om at det ikke finnes noen lovhjemmel som pålegger grunneier å sikre eiendommen mot skred. På bakgrunn av dette har Nærings- og fiskeridepartementet overfor Longyearbyen lokalstyre gitt uttrykk for at det er vanskelig å få til noen tydelig avklaring av ansvarsforholdene i ny avtale når det gjelder skredsikring av eksisterende bygningsmasse i Longyearbyen-området, og at man heller må fortsette å søke gode løsninger i praksis.<sup>229</sup>

Da staten ved Nærings- og fiskeridepartementet overtok grunnen fra Store Norske i juni 2015, trådte den inn i ca. 700 leieforhold.<sup>230</sup> For noen av tomtene gjelder gamle grunnleieavtaler som Nærings- og fiskeridepartementet i liten grad har mulighet til å endre eller si opp. Det er veldig få av disse eldre avtalene som regulerer ansvar for skredsikring. Ved inngåelse av nye avtaler har imidlertid Nærings- og fiskeridepartementet mulighet til å ta inn bestemmelser om dette, og Nærings- og fiskeridepartementet har utarbeidet en mal for nye avtaler hvor det er tatt inn en bestemmelse om at bruker (leietaker) har ansvaret for skredsikring som er tilpasset eiendommens bruksområde.<sup>231</sup>

Nærings- og fiskeridepartementet peker på at det er gjennomført omfattende skredsikringstiltak i Longyearbyen de siste årene. Det er blant annet bevilget betydelige midler over svalbardbudsjettet til skredsikring av området under fjellet Sukkertoppen i Longyearbyen. Longyearbyen er således i en særstilling når det gjelder økonomi til sikringstiltak. Nærings- og fiskeridepartementet peker på at de på sin side blant annet har bidratt ved at sikringstiltakene kan settes opp vederlagsfritt på statens grunn. Nærings- og fiskeridepartementet opplever å ha et godt samarbeid med Longyearbyen lokalstyre når det gjelder skredsikring, og vil også i framtiden søke å stille statlig grunn til rådighet for sikringstiltak.<sup>232</sup>

---

<sup>227</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Store Norske 31. mai 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>228</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>229</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021 og brev av 28. september 2021 fra Nærings- og fiskeridepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>230</sup> Tomtefesteloven ikke gjelder på Svalbard. Bakgrunnen for dette er at staten ønsker å beholde kontroll med grunnen, og derfor mener det er uheldig om det kan fremstå som at leietakere gis de rettigheter som følger av tomtefesteloven, som f.eks. muligheten til å kunne innløse en tomt. Fordi tomtefesteloven ikke gjelder på Svalbard mener Nærings- og fiskeridepartementet at begrepene feste og bortfeste ikke bør brukes her, men at man i stedet bør bruke begrepet leie av grunn.

<sup>231</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>232</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

## 6.1.4 Nærings- og fiskeridepartementets rolle i forbindelse med Store Norskes kjøp av bygninger fra Hurtigruten

I forbindelse med kjøpet av bygninger fra Hurtigruten opplyser Nærings- og fiskeridepartementet at departementet mottok en henvendelse fra Store Norskes styre om at selskapet hadde vært i kontakt med Hurtigruten om et mulig kjøp av bygningene deres på Svalbard. Departementet opplyser at det ikke har hatt noen dialog med Store Norske om framtidige utgifter relatert til klimaendringer som eventuelt kan oppstå for bygningene. Nærings- og fiskeridepartementet har ikke oppfattet det som at det er store problemer med fundamenteringen av bygningene, og peker på at det har vært gjennomført en ekstern såkalt teknisk due diligence og at framtidig vedlikeholdsbehov har inngått i prisvurderingene.<sup>233</sup>

## 6.2 Klima- og miljødepartementets styring og oppfølging av Kings Bay AS

### 6.2.1 Klima- og miljødepartementets tilskuddsforvaltning av Kings Bay AS

Klima- og miljødepartementet er eier av Kings Bay AS samtidig som departementet forvalter tilskuddene til selskapet. Kings Bay AS er i stor grad avhengig av tilskuddene. I årene 2018, 2019 og 2020 mottok selskapet henholdsvis 51,2 millioner kroner, 32,9 millioner kroner og 71,1 millioner kroner i tilskudd.<sup>234</sup>

Krav til rapportering om tilskuddsmidlene følger av Klima- og miljødepartementets tilskuddsbrev til Kings Bay AS og av tilskuddsregelverket for Kings Bay AS, som er utarbeidet av departementet. I tilskuddsbrevet pekes det på at økonomireglementet for staten legger betydelig vekt på mål- og resultatstyring. Videre heter det i tilskuddsbrevet at Kings Bay AS skal legge stor vekt på presis rapportering om forhold omtalt i tilskuddsbrevet, og at selskapet må sørge for å varsle departementet snarest mulig dersom det ikke kan overholde det forventede ambisjonsnivået. I tilskuddsbrevet pekes det også på at det er viktig for Kings Bay AS at selskapet gjennom rapporteringen viser at de offentlige midlene brukes som tiltenkt, og at de bidrar til effektiv drift av Ny-Ålesund som forskningsstasjon i tråd med regjeringens føringer for stedet.

I tilskuddsbrevet for 2021 stilles det krav om at Kings Bay AS skal utarbeide en årsrapport som inneholder en vurdering av oppnådde resultater i forhold til overordnede mål, indikatorer og måltall, ut i fra kriteriene gitt i regelverket for tilskudd til Kings Bay AS. Årsrapporten kan også inneholde informasjon om interne mål eller indikatorer fra virksomhetens interne styringssystemer dersom dette bidrar til å belyse resultatene, og det skal redegjøres for eventuelle endringer i risikobildet når det gjelder seks overordnede mål som er satt for selskapet. Kings Bay AS skal utarbeide tertialrapporter og oversende disse til departementet i henhold til frister satt i styringskalenderen.<sup>235</sup>

Klima- og miljødepartementet opplyser at departementet som tilskuddsforvalter følger opp Kings Bay AS ved å vurdere selskapets sektorpolitiske måloppnåelse og ved å følge opp at tilskuddet blir brukt i tråd med forutsetningene. Departementet peker på at statens mål med selskapet er å sørge for en mest mulig effektiv drift, vedlikehold og utvikling av Kings Bay AS' eiendom, bygningsmasse og infrastruktur, slik at Ny-Ålesund utnyttes best mulig som en norsk plattform for internasjonalt, naturvitenskapelig forskningssamarbeid i verdensklasse. Departementet mener at dialogen med Kings Bay AS om måloppnåelse og resultatrapportering sikrer at selskapet forstår statens mål med selskapet, jobber effektivt med dette og bruker tilskuddene i tråd med forventningene.<sup>236</sup>

<sup>233</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Nærings- og fiskeridepartementet 14. juni 2021.

<sup>234</sup> Kings Bay AS' regnskaper for 2018, 2019 og 2020.

<sup>235</sup> Klima- og miljødepartementets tilskuddsbrev til Kings Bay AS, datert 11. mars 2021.

<sup>236</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

Kings Bay AS legger årlig fram for Klima- og miljødepartementet et investerings- og vedlikeholdsbudsjett der planlagt bruk av tilskuddene framgår. I tillegg til tall redegjøres det i noter for hva som vil være konsekvensen dersom de konkrete tiltakene ikke iverksettes.<sup>237</sup> Selskapet opplyser at det ikke har sondret mellom hvorvidt ressursbehov er relatert til drift eller klimaendringer, men har overfor departementet uttrykt at ressursbehovet er større enn de ressursene som er tilgjengelige.<sup>238</sup> Klima- og miljødepartementet opplyser i denne forbindelse at det er en løpende dialog mellom departementet og Kings Bay AS om selskapets økonomi- og ressursituasjon, og at departementet er godt kjent med selskapets vurderinger av sin ressursituasjon.<sup>239</sup>

Kings Bay AS' inntekter fra forskningsaktiviteten i Ny-Ålesund økte i tiden etter at Klima- og miljødepartementet overtok eieransvaret i 2017. I forbindelse med den ordinære budsjettprosessen i 2019 ble det bestemt at selskapet skulle få en varig økning på 12 millioner kroner i drifts- og investeringstilskuddet fra og med 2020. Koronasituasjonen førte imidlertid til stor nedgang i selskapets inntekter, og selskapet måtte derfor omprioritere igangsetting av planlagte tiltak. For å kompensere for inntektsbortfallet ble tilskuddene til selskapet økt ytterligere i løpet av 2020. I forbindelse med nysalderingen av statsbudsjettet for 2020 ble det også gitt ekstra tilskudd til styrking av selskapets egenkapital. På grunn av koronapandemien ble tilskuddet økt i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett også i 2021. Klima- og miljødepartementet opplyser at det i forbindelse med pandemien har vært mye tettere kontakt mellom departementet og selskapet fordi selskapet har hatt et betydelig inntektstap, og det har vært behov for ekstrabevilgninger til selskapet.<sup>240</sup>

Ved årsskiftet 2020/2021 mottok Klima- og miljødepartementet for første gang en langtidsplan fra Kings Bay AS, gjeldende for perioden 2021–2025. Den inneholdt blant annet kostnadsoverslag for vedlikehold og rehabilitering av bygningsmassen og infrastrukturen i Ny-Ålesund. I tilskuddsbrevet har departementet bedt om årlige planer for bruk av tilskuddet.<sup>241</sup>

Klima- og miljødepartementet viste i kontaktmøte med Kings Bay AS for første kvartal 2020 til at departementet i kvartalsrapporteringen ønsker en risikoanalyse av om hovedmål og delmål i tilskuddsbrevet nås i løpet av året, og hva som eventuelt gjør måloppnåelse vanskelig. Departementet pekte på at den framlagte risikoanalysen gjaldt mål- og resultatstyringen, og at departementet som eier også må være kjent med selskapets vurdering av risiko og sårbarhet når det gjelder driften av Ny-Ålesund. Departementet pekte på at det gjennom kvartalsrapporten for første kvartal 2020 ble gjort kjent med ROS-analysen, og at det som eier ønsker at selskapet i en ROS-analyse er tydeligere på hvilke konsekvenser de aktuelle hendelsene som er listet opp, har fått.

I kontaktmøte med Kings Bay AS 10. mai 2019 viste Klima- og miljødepartementet til rapporten som ble lagt fram av Norsk klimaservicesenter i januar 2019, *Climate in Svalbard 2100*. Departementet mener dette er en viktig kunnskapsrapport om klimatilpasning på Svalbard, og har overfor selskapet pekt på at det er viktig at Kings Bay AS er kjent med rapporten, og vurderer hvordan anbefalingen om klimatilpasning berører selskapet og hvordan dette bør følges opp. Departementet har vurdert om det som et ledd i oppfølgingen av rapporten skal legges inn krav om måleindikatorer i tilskuddsbrevet til Kings Bay AS, og at kunnskapsgrunnlag om klimapåvirkning i så fall vil kunne inngå i dette. Departementet opplyser at det foreløpig ikke har vært naturlig å komme tilbake til dette fordi det nå har vært mye oppmerksomhet om behov for å øke budsjettet, blant annet på grunn av koronasituasjonen våren 2020.<sup>242</sup>

<sup>237</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>238</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>239</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>240</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>241</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>242</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

I regelverket for tilskudd til Kings Bay AS, fastsatt av Klima- og miljødepartementet 1. mars 2021, heter det at departementet i henhold til økonomireglementet § 16 vil foreta evalueringer som skal belyse om formålet med tilskuddsordningen og anvendelsen av tilskuddsmidlene samt om eierskapet er effektivt i forhold til ressursbruk, organisering og fastsatte mål. Departementet opplyser at det løpende vurderer tilskuddsforvaltningen for Kings Bay AS, og i forbindelse med tilskuddsbrevet for 2021 har endret og tydeliggjort hva selskapet skal rapportere på. Departementet mener det er fornuftig å vente litt med å evaluere ordningen, og opplyser at en evaluering foreløpig derfor ikke er gjennomført, men at departementet har planer om å gjøre det.<sup>243</sup>

### 6.2.2 Klima- og miljødepartementets forvaltning av eierskapet i Kings Bay AS

Klima- og miljødepartementet har fastsatt retningslinjer for eierskapsforvaltningen i henhold til økonomireglementet § 10, datert 22. mars 2021. Departementet opplyste i juni 2021 at det holder på å utarbeide et dokument som omhandler prinsipper for både etatsstyring og eierstyring. Departementet uttaler at disse naturlig nok ikke er likelydende for etats- og eierstyring, men at prinsippene er samlet i ett dokument.<sup>244</sup>

Klima- og miljødepartementet opplyser at eierstyringen først og fremst utføres på generalforsamlingen og gjennom å sikre at selskapet har et kompetent og aktivt styre, samt ved å følge opp styret og påse at det ivaretar de oppgavene det har ansvaret for. Oppfølgingen av styret skjer blant annet gjennom møter med Kings Bay AS, der styreleder deltar. Møtene ble tidligere holdt hvert kvartal, men holdes fra og med 2021 hvert tertial. I møtene tar departementet opp saker med bakgrunn i Klima- og miljødepartementets rolle både som eier og som tilskuddsforvalter.<sup>245</sup>

Klima- og miljødepartementet peker på at departementet har vært opptatt av at styret i Kings Bay AS skal ta et aktivt eierskap til hvorvidt og hvordan selskapet skal sikre mest mulig effektiv måloppnåelse, samt å følge opp dette arbeidet. I denne forbindelse opplyser departementet at det har lagt vekt på å velge styremedlemmer med særlig relevant kompetanse og erfaring fra selskaper med forretningsmessig drift og/eller eiendomsforvaltning, samt kompetanse innenfor administrasjon, jus og forvaltning av kulturminner.<sup>246</sup>

Klima- og miljødepartementet legger til grunn at det er styrets og ikke eiers rolle og oppgave å vurdere om selskapet har en god internkontroll og tilstrekkelige kontrollsystemer, og at det i utgangspunktet er styrets oppgave å eventuelt stille krav til hvilke konkrete systemer eller rutiner som skal innføres for å oppnå selskapets målsettinger. Departementet har derfor ikke stilt krav i tilskuddsbrevene om at Kings Bay AS rapporterer om sine internkontrollsystemer, og har heller ikke gjort noen vurderinger av om dette er på plass hos selskapet. Klima- og miljødepartementet peker i denne forbindelse også på at statens forventninger følger av *eierskapsmeldingen*, og at det der pekes på at det er opp til selskapene å vurdere hvilke rutiner og kontrollsystemer de trenger.<sup>247</sup>

### 6.2.3 Klima- og miljødepartementets oppfølging av Kings Bay AS' arbeid med klimatilpasning

Verken i tilskuddsbrevet til Kings Bay AS eller i regelverket for tilskudd til Kings Bay AS er arbeid med klimatilpasning omtalt eksplisitt. Klima- og miljødepartementet peker imidlertid på at tre av de seks målene som departementet har satt for selskapet, har direkte sammenheng med klimatilpasning. Dette gjelder målene om

- effektiv drift, vedlikehold og utvikling av Kings Bay AS' eiendom og bygningsmasse
- effektiv, klimavennlig og driftssikker infrastruktur

<sup>243</sup> Klima- og miljødepartementets brev av 12. mars 2021 til Riksrevisjonen og verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>244</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>245</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>246</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>247</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

- god ivaretagelse av fredede kulturminner

Departementet mener at det gjennom dette og for å kunne ivareta sine verdier også ligger at Kings Bay AS må forholde seg til klimaendringene. Departementet peker på at Kings Bay AS lever med klimaendringene «tett på», og at selskapet har ansvar for å ta vare på og drifte bygninger og infrastruktur på en god måte. Departementet opplever at klimaendringene er en integrert del av de vurderingene som selskapet gjør i dette arbeidet.<sup>248</sup> Ifølge Kings Bay AS har departementet hatt lite oppmerksomhet om klimaendringer i dialogen med selskapet.<sup>249</sup>

Kings Bay AS' store utfordringer med grunnforholdene ved bygging av den nye Kongsfjordhallen har blitt rapportert om til departementet, og departementet har tatt opp temaet i kontaktmøter med selskapet. Det ble blant annet diskutert hvilke muligheter som fantes for å finansiere sikringsarbeidene. Departementet ga uttrykk for at det bør gjøres en vurdering av prosessene rundt byggingen av Kongsfjordhallen, slik at man ikke kommer i samme situasjon igjen. Departementet understreket også at det er avgjørende at dette følges opp med tanke på ny bygning og sikringen av Servicebygget. Departementet anser det ellers som styrets ansvar å følge opp en slik sak, og viser i denne sammenheng til aksjelovens bestemmelser om rollefordeling.<sup>250</sup>

Departementet opplyser at det ved sammensetning av styret i Kings Bay AS passer på at styremedlemmene har rett kompetanse til å håndtere denne type saker, og på at styret er aktivt og bevisst på ansvaret det har for å følge opp slike saker.<sup>251</sup>

For bygninger som ligger utenfor Longyearbyen arealplanområde, finnes det ikke noe regelverk som stiller krav om sikkerhet mot naturpåkjenninger, verken for eksisterende eller nye bygg. Klima- og miljødepartementet ser at manglende regelverk på dette området krever at Kings Bay AS i større grad må foreta egne vurderinger og avgjørelser. Departementet peker på at det er opp til selskapet å vurdere hvordan det skal oppfylle lover og regler, og om det er relevant å ha konkrete systemer og rutiner på plass i denne forbindelse. Klima- og miljødepartementet peker på at det er viktig at styret i Kings Bay AS er oppmerksomme på dette, men har ikke synspunkter på at det er manglende regelverk på området, ut over å peke på at dette ligger under Justisdepartementets ansvarsområde.<sup>252</sup>

Klima- og miljødepartementet opplyser at det gjennom langtidsplanen, kvartalsmøter og dialogen rundt budsjettarbeid og tilskuddsbrev har blitt bedre kjent med Kings Bay AS' utfordringer med at permafrosttining har påvirket flere bygninger. Departementet kjenner ikke til at Kings Bay AS skal ha sett behov for at alle bygningene i Ny-Ålesund bør refundanteres.<sup>253</sup>

Klima- og miljødepartementet har ikke kjennskap til detaljer om dialogen som Kings Bay AS har med Sysselmasteren om behovet for å refundantere fredede bygninger.<sup>254</sup>

## 6.2.4 Arealplanen for Ny-Ålesund

I første kvartalsmøte med Kings Bay AS i 2019 viste Klima- og miljødepartementet til svalbardmiljøloven som krever revisjon av arealplanen hvert fjerde år, og stilte spørsmål ved om dette arbeidet er forankret i administrasjonen eller styret. Kings Bay AS orienterte om at administrasjonen var i gang med å se på dette, og at arbeidet også har en budsjettmessig side fordi det må gjøres noen vurderinger som krever ekstern bistand.

<sup>248</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>249</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Kings Bay AS 8. juni 2021.

<sup>250</sup> Referat fra Klima- og miljødepartementets kontaktmøte med Kings Bay AS 7. september 2017 og verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>251</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>252</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>253</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>254</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.



Klima- og miljødepartementet opplyser at departementet har uttrykt overfor selskapet at det er uheldig at arealplanen ikke har blitt oppdatert siden 2009. Departementet peker på at Kings Bay AS nå har begynt å utarbeide en ny rullerende arealplan.<sup>255</sup>

## 6.3 Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet definerer samfunnssikkerhet som «samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare». En robust transportsektor er en forutsetning for å kunne opprettholde viktige nasjonale funksjoner, samt tilgjengelighet og framkommelighet. Arbeidet med samfunnssikkerhet må ta utgangspunkt i utfordringsbildet samfunnet står overfor, og innebærer arbeid med både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppbygging.<sup>256</sup>

Departementet ønsker å oppnå en systematisk og helhetlig tilnærming til arbeidet med samfunnssikkerhet i transportsektoren og utarbeidet derfor en overordnet strategi i 2009. Strategien ble revidert i 2015, og sist i desember 2020 på bakgrunn av de store organisatoriske endringene i transportsektoren, endringer i det sikkerhetspolitiske bildet, nye føringer for arbeidet med samfunnssikkerhet og resultater fra risiko- og sårbarhetsanalyser.<sup>257</sup>

I strategien fra 2015 fastsatte Samferdselsdepartementet følgende tre overordnede mål for sektorens arbeid med samfunnssikkerhet:

1. unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell
2. minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå
3. sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenninger

For å nå de overordnede målene i strategien fra 2015 forutsatte Samferdselsdepartementet at sektoren inklusiv Avinor

- a. arbeider systematisk, målrettet og sporbart med samfunnssikkerhet
- b. integrerer samfunnssikkerhetsarbeidet i den ordinære virksomhetsstyringen, herunder sikrer at ledelsen i egen virksomhet er kjent med målene for og kravene til samfunnssikkerhetsarbeidet, samt status i virksomheten og sektoren
- c. samarbeider med relevante aktører, både internt i egen organisasjon og med andre organisasjoner, ved forebygging, beredskapsplanlegging, håndtering av uønskede hendelser og gjenoppbygging
- d. har oversikt over risiko og sårbarhet innenfor eget ansvarsområde
- e. lærer av uønskede hendelser og øvelser, og iverksetter nødvendige tiltak
- f. har avklart grenseflatene mot andre aktører og god forståelse av egen rolle i samfunnssikkerhetsarbeidet
- g. iverksetter både forebyggende og beredskapsmessige tiltak på bakgrunn av et godt utredet kunnskapsgrunnlag
- h. oppfyller krav i relevante regelverk med betydning for samfunnssikkerheten, herunder *lov om nasjonal sikkerhet* (sikkerhetsloven) med forskrifter

I strategien fra 2015 påpeker Samferdselsdepartementet at en stor andel av de uønskede hendelsene i samferdselssektoren, med stort omfang og samfunnsmessige konsekvenser, er naturhendelser. Flom, skred og kraftig vind er kjente årsaker til utfall av transport og kommunikasjon. I tillegg fører klimaendringer til større belastning generelt på infrastrukturen og øker faren for svekkelser og utfall. Det er også forventet at utfordringer som har sammenheng med klimaendringer, vil øke i omfang. Klimatilpasning må derfor være et prioritert område i virksomhetenes samfunnssikkerhetsarbeid.

<sup>255</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Klima- og miljødepartementet 10. juni 2021.

<sup>256</sup> Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren fra desember 2020.

<sup>257</sup> Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren fra desember 2020.

Samferdselsdepartementet forutsetter at virksomhetene innenfor sektoren inklusiv Avinor tilpasser virksomheten til klimaendringene:

- Virksomhetene skal ta høyde for de varslede klimaendringene når de planlegger, bygger ut, drifter og vedlikeholder infrastruktur. Ny infrastruktur må dimensjoneres til å motstå hardere klimapåkjenninger.
- Virksomhetene skal etablere nødvendig beredskap for å raskt kunne gjenopprette framkommeligheten etter driftsstans grunnet naturhendelser.
- Virksomhetene skal utarbeide et godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere hvilke tiltak som er de mest hensiktsmessige og effektive for å sikre infrastruktur og personell mot klimapåkjenninger.
- Virksomhetene skal samarbeide med andre relevante aktører i arbeidet med klimatilpassing, både ved utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag og i forbindelse med forebygging, varsling og håndtering av hendelser.

For å følge opp strategien for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren har Samferdselsdepartementet som sektormyndighet forutsatt at Avinor skal ha en egen strategi og rapportere til departementet om status i oppfølgingen av egen strategi. Mottatt dokumentasjon fra departementet viser at Avinor fra juni 2016 tok inn sin egen strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren i et ledelsesdokument for beredskapsstyring. Dokumentet inneholder blant annet beskrivelser av prinsipper for beredskapsarbeid og krisehåndtering i offentlig sektor (ansvarsprinsippet, likhetsprinsippet, nærhetsprinsippet og samvirkeprinsippet) og de tre ledelsesnivåene i en beredskapsorganisasjon (strategisk, taktisk og operasjonelt) og roller og ansvar. I tillegg er de ovennevnte fire kulepunktene, for å tilpasse Avinors virksomhet til klimaendringene, tatt inn i dokumentet. Videre viser mottatt dokumentasjon at Avinor i perioden 2014–2020 har rapportert til departementet hvert halvår om statusen i arbeidet med samfunnssikkerhet. Halvårsrapportene er av overordnet karakter, og omtaler ikke noe konkret om status i arbeidet med klimatilpassing av bygninger og infrastruktur ved verken Svalbard lufthavn eller ved noen andre av Avinors lufthavner.

Samferdselsdepartementet opplyser at det følger opp Avinor etter beste praksis fra regjeringens eierskapsmelding med ulike kontaktpunkter både med ledelse, styret og fagpersoner ved behov. Som eier følger departementet opp Avinor på et overordnet og strategisk plan, mens det er selskapet sammen med styret som tar de daglige avgjørelsene. Det avholdes kvartalsvise møter med Avinor hvor departementet opplyser at det nå integrerer bærekrafttemaer som miljø og klima mer systematisk enn tidligere.<sup>258</sup> I intervju med Avinor framkommer det at den kvartalsvise dialogen med departementet i liten grad dreier seg om konkrete klimatilpassingstiltak av bygninger og infrastruktur på lufthavnene.<sup>259</sup> Mottatt dokumentasjon fra departementet viser at i perioden 2014–2020 ble Avinors arbeid med klimatilpassing på Svalbard lufthavn tatt opp på ett møte: første kvartalsmøte i 2017. For Svalbard lufthavn gjaldt saken Sysselmesterens pålegg om å rydde opp i tidligere bruk av brannskum med fluorstoffer (PFAS).

Samferdselsdepartementet opplyser at det har fulgt opp Avinors klimarisiko i større grad enn klimatilpassing, og at det årlig har et eget bærekraftsmøte med Avinor.<sup>260</sup> I intervju med Avinor framkommer det at det historisk har blitt rettet mindre oppmerksomhet om klimatilpassing enn på for eksempel klimagassutslipp, noe som har påvirket den offentlige rapporteringen. Avinor forventer at klimatilpassing vil få en større plass i den offentlige rapporteringen i framtiden på grunn av EUs vedtatte klassifisering av bærekraftige aktiviteter (taksonomi) hvor klimatilpassing er ett av seks miljømål. Implementeringen av målet om klimatilpassing i taksonomien, som trer i kraft 1. januar 2022, vil medføre at Avinor blir nødt til å rapportere mer om klimatilpassingsarbeid enn det selskapet allerede gjør og har dokumentasjon på. Avinor har satt i gang et arbeid med å tilpasse seg til og operasjonalisere kravene i taksonomien. Ifølge Avinor har Samferdselsdepartementet vært mest

<sup>258</sup> Samferdselsdepartementets svar av 26. mars 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

<sup>259</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>260</sup> Samferdselsdepartementets svar av 26. mars 2021 på Riksrevisjonens bestilling.

opptatt av å følge opp kravene til bærekraft i *eierskapsmeldingen*, enn kravene i taksonomien i seg selv.<sup>261</sup>

I intervju påpeker Avinor at Samferdselsdepartementet har vært tidlig ute med å sette søkelyset på klimatilpasning, særlig gjennom arbeidet med nasjonal transportplan. Allerede i 2002 ble det utarbeidet et underlagsdokument til nasjonal transportplan om klimaendringer. Ifølge Avinor ligger transportsektoren i Norge langt foran resten av verden når det gjelder klimatilpasning. I lufttransporten ligger klimatilpasning som en integrert del av driften med stor vekt på sikkerhet, og som flyplassoperatør opplever Avinor å være langt fremme i verdenssammenheng når det gjelder klimatilpasning.<sup>262</sup>

## 6.4 Kunnskapsdepartementet

Kunnskapsdepartementet stiller i tildelingsbrev til Husbanken av 21. desember 2020 til disposisjon midler tilknyttet kapittel 270 post 75, *Tilskudd til bygging av studentboliger*. Departementet legger opp til to årlige arbeidsmøter om studentboligbygging mellom Husbanken, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Samskipnadsrådet og Kunnskapsdepartementet. Det har ikke vært møter i perioden 2014–2021 som omtaler klimatilpasning av studentsamskipnadens bygninger på Svalbard.<sup>263</sup>

Norges arktiske studentsamskipnad opplyser at den ikke har fått noen instruksjoner eller konkrete spørsmål fra departementet om hvordan den skal arbeide med klimatilpasning av bygninger på Svalbard.<sup>264</sup> På spørsmål til Kunnskapsdepartementet om departementet har stilt krav/forventninger om å tilpasse nye og eksisterende bygninger og infrastruktur til klimaendringene, svarer departementet at samskipnaden har fått tilsagn om midler til bygging av studentboliger på Elvesletta i Longyearbyen, og at disse boligene er ment som erstatning for de rasutsatte studentboligene i Nybyen. Departementet peker i denne sammenheng på at NVE har utarbeidet nye skredkart for Longyearbyen, og at kartene innlemmer hele den eksisterende studentboligmassen i Nybyen i risikosonen. Studentboligene som ligger i faresonen, skal fraflyttes og eventuelt rives.<sup>265</sup>

Samskipnaden opplyser at den i dialogen med Kunnskapsdepartementet, for å få avklart hvordan man skulle håndtere at studentboligene i Nybyen ligger i et skredutsatt område, ble enige om at det ikke var hensiktsmessig å bygge flere studentboliger her på grunn av skredfaren. Det ble i denne sammenheng også lagt vekt på det upraktiske i at Nybyen ligger nokså avsides til, med relativt stor avstand til resten av Longyearbyen.<sup>266</sup>

Kunnskapsdepartementet opplyser videre at departementet 11. og 22. november 2019 hadde møter med Norges arktiske studentsamskipnad om studentboligsituasjonen i Nybyen, hvor administrerende direktør i samskipnaden redegjorde for samskipnadens boligforvaltning i Longyearbyen. I møtene ga direktøren tydelige signaler om at samskipnaden selv ønsket en snarlig og enkel løsning vedrørende studentboligene i Nybyen fordi både Longyearbyen Lokalstyre og NVE hadde vært tydelige på at det ikke var ønskelig med bebyggelse i dette området.<sup>267</sup>

Kunnskapsdepartementet peker også på at studentboligprosjektet på Elvesletta har fått tilsagn om tilskudd med dobbel kostnadsramme og tilskuddssats. Prosjektet har fått tilsagn om tilskudd til 180 hybelenheter med kostnadsramme per hybelenhet på kroner 1 911 400 og tilskudd på kroner 722 000 per hybelenhet.<sup>268</sup> Tilsagn om tilskudd til Elvesletta-prosjektet er gitt under forutsetning av at alle

<sup>261</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>262</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens intervju med Avinor 29. april 2021.

<sup>263</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.

<sup>264</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>265</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.

<sup>266</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med Norges arktiske studentsamskipnad 3. mai 2021.

<sup>267</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.

<sup>268</sup> Med hybelenhet (HE) menes en bolig for en student, Husbanken.no.

studentboligene som samskipnaden eier i Nybyen, avhendes vederlagsfritt til en statlig aktør som utpekes av Kunnskapsdepartementet på det tidspunkt departementet bestemmer.<sup>269</sup>

På spørsmål om Kunnskapsdepartementet har stilt krav om at samskipnaden skal rapportere om tilpasning av nye bygninger og eksisterende infrastruktur til klimaendringene, svarer departementet at Husbanken skal gi råd til studentsamskipnadene og har ansvaret for å følge opp prosjektene gjennom hele byggeprosessen for å sikre at fastsatte vilkår for tilskuddet etterleveres. Kunnskapsdepartementet har på dette tidspunktet ikke stilt krav til samskipnaden om rapportering ut over dette.<sup>270</sup> I tildelingsbrev av 21. desember 2020 til Husbanken skriver Kunnskapsdepartementet at det forutsetter at Husbanken har rutiner som sikrer at årlige utbetalinger er i samsvar med tildelte midler.

## 6.5 Helse- og omsorgsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet forvalter statens eierskap av de regionale helseforetakene, blant annet Helse Nord RHF. Helse Nord RHF eier seks helseforetak. Av disse helseforetakene tilbyr fire pasientbehandling, blant annet UNN HF, som Longyearbyen sykehus er en del av.

Departementet legger til grunn at helseforetakene som egne rettssubjekter etterlever regelverket og følger opp sitt ansvar. Departementet skal tilrettelegge for at de regionale helseforetakene kan oppfylle sitt sørge-for-ansvar, og kan gi overordnende føringer på hvordan driften skal gjennomføres. Departementet stiller krav til de regionale helseforetakene i foretaksmøter og i de årlige oppdragsdokumentene, herunder tiltak innenfor bygg- og eiendomsområdet. De regionale helseforetakene rapporterer på oppfølgingen av kravene i en årlig melding, eventuelt gjennom annen rapportering dersom det er stilt krav om dette i foretaksmøtene.<sup>271</sup>

UNN har opplyst at det ikke har fått noe oppdrag fra eller hatt noen dialog med Helse Nord RHF om klimautfordringer for bygningsmassen. UNN opplyser at dette temaet bør vies mer oppmerksomhet framover i dialogen med eier. Det er Helse Nord RHF, og ikke UNN, som har direkte dialog med Helse- og omsorgsdepartementet. UNN opplyser at Helse Nord RHF sannsynligvis har hatt lite dialog om klimautfordringer for bygningsmassen. Dette fordi Helse- og omsorgsdepartementet ikke har gitt Helse Nord RHF noe oppdrag om dette. Derfor har heller ikke UNN fått noe oppdrag om dette fra Helse Nord RHF. UNN opplyser at det har fått inntrykk av at Helse Nord RHF mener at det likevel framover bør ha oppmerksomhet om temaet.<sup>272</sup>

<sup>269</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.

<sup>270</sup> Kunnskapsdepartementets brev av 23. mars 2021 til Riksrevisjonen.

<sup>271</sup> Brev av 21. januar 2021 fra Helse- og omsorgsdepartementet til Riksrevisjonen.

<sup>272</sup> Verifisert referat fra Riksrevisjonens møte med UNN 21. mai 2021.

## 7 Vurderinger

Klimaendringer og klimarelaterte hendelser utgjør en betydelig risiko for selskapenes virksomhet, og deres evne til å bidra til å opprettholde svalbardsamfunnet. Selskapenes bygninger og infrastruktur er avgjørende for å opprettholde selskapenes virksomhet. For at selskapene skal kunne ivareta sine oppgaver og oppfylle sin hensikt, er det viktig at de forholder seg til klimaendringene på en adekvat måte, og at de iverksetter de tiltakene som er nødvendige for å tilpasse seg de utfordringene som klimaendringene på Svalbard innebærer.

Undersøkelsen viser at selskapene på flere områder ikke har arbeidet godt nok med å tilpasse og sikre bebyggelse og infrastruktur til den økte risikoen som klimaendringene på Svalbard innebærer. Videre viser undersøkelsen at de to departementene med direkte eierstyring av svalbardselskaper har relativt liten oppmerksomhet om klimautfordringene på Svalbard i dialogen med selskapene.

### 7.1 Mangler i selskapers arbeid med å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til den økte risikoen som klimaendringene innebærer

I Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge* pekes det på at det er et grunnleggende prinsipp for arbeidet med klimatilpasning at ansvaret for klimatilpasning ligger hos den aktøren som har ansvaret for en oppgave eller funksjon som blir berørt av klimaendringer. Det følger av *eierskapsmeldingen* at selskaper med statlig eierskap må forvaltes på en profesjonell og ansvarlig måte for at ikke felleskapets verdier skal forringes. Staten forventer at selskapene har en effektiv risikostyring, noe som forutsetter at risikovurderinger er integrert i selskapets strategi, kjernevirksomhet og beslutningsprosesser. Et godt risikostyringssystem bidrar til å identifisere, evaluere og rapportere risiko og legger til rette for at selskapet kan respondere strategisk, operasjonelt og finansielt.

Ved Stortingets behandling av *eierskapsmeldingen* viste næringskomiteen til at staten forutsetter at selskapene identifiserer og håndterer vesentlige muligheter og risikoer både for selskapet og dem som berøres av virksomheten. Et selskap som følger med på utviklingen i omgivelsene og forstår sin rolle i samfunnet og hva interessentene er opptatt av, kan ifølge næringskomiteen bedre forstå hva som påvirker mulighetene for verdiskaping i selskapet. Å være en ansvarlig virksomhet innebærer å identifisere og håndtere risikoen selskapet påfører mennesker, samfunn og miljø.

Gitt de store utfordringene som svalbardsamfunnet står overfor når det gjelder klimaendringer, og som allerede har fått konsekvenser for bygninger og infrastruktur, er det uheldig at ingen av selskapene, utenom Svalbard lufthavn AS, har etablert et risikostyringssystem som er egnet i arbeidet med å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til klimaendringene.

Flere av selskapene har heller ikke i tilstrekkelig i grad etablert et risikostyringssystem med regelmessige tilstandsvurderinger som kan gi oversikt over hvordan bygninger og infrastruktur allerede er påvirket av klimaendringene. De mangler dermed et relevant kunnskapsgrunnlag som sammen med risikovurderinger av framtidig klimapåvirkning kan danne grunnlag for å iverksette egnede tiltak for å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til den økte risikoen som klimaendringene innebærer.

Ifølge Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge* er det en forutsetning for å kunne tilpasse seg klimaendringene å forstå hvordan klimaendringene påvirker egen virksomhet. Når ingen av selskapene, med unntak av Svalbard lufthavn AS, verken har skaffet seg tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om hvordan klimaendringene påvirker deres virksomhet, eller har etablert

risikostyringssystemer som er egnet i arbeidet med å tilpasse og sikre eksisterende bygninger og infrastruktur til klimaendringene, synes denne forutsetningen ikke å være oppfylt.

### 7.1.1 Flere av selskapene har ikke en risikostyring som gir tilstrekkelig oversikt over hvordan klimaendringene kan påvirke eksisterende bygninger og infrastruktur

Undersøkelsen viser at flere av selskapene i stor grad baserer seg på vurderinger av risikoen for flom og skred som er gjennomført på oppdrag av for eksempel NVE, Sysselmesteren og Longyearbyen lokalstyre, og i liten grad på egne vurderinger.

Samskipnaden opplyser at den ikke har gjort egne vurderinger av risikoen for skadelige naturhendelser på bygninger og infrastruktur, men forholdt seg til vurderinger og anbefalinger fra NVE og lokale myndigheter som Longyearbyen lokalstyre og Sysselmesteren når det gjelder risikoen for skred og flom i Longyearbyen-området.

Store Norske opplyser at risikoen for skadelige naturhendelser blir vurdert som en del av risikovurderingene for hele virksomheten og når Store Norske ser behov for det, for eksempel ved aktiviteter nært skredutsatt terreng. Selskapet baserer sine vurderinger av risiko for skadelige naturhendelser som kan ramme bygninger og infrastruktur, på skredvarsel som formidles sammen med annen informasjon fra Sysselmesteren, termistorer som er installert på Elvesletta nord, samt termistorer hvor selskapet skal lage tankanlegg. Nærings- og fiskeridepartementet peker på at Store Norske har et risikostyringssystem, hvor naturfarehendelser er omfattet, men mangler en klimascenarioreferanse som utgangspunkt for vurdering av naturfarehendelser.

UNN har ikke utarbeidet egne risikovurderinger for naturhendelser som kan skade sykehusets bygninger og infrastruktur, og viser til at Longyearbyen lokalstyre har utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse for sentrum av byen.

Risikovurderinger som er gjennomført av andre enn selskapet selv, som NVE, Sysselmesteren og Longyearbyen lokalstyre, vil kunne dekke de områdene hvor selskapenes bygninger og infrastruktur ligger, men de vil ofte kunne være for generelle og lite tilpasset det enkelte selskapet.

I Ny-Ålesund, hvor Kings Bay AS forvalter både grunn, bygningsmasse og infrastruktur, er det ingen lokal myndighet. Det blir derfor opp til Kings Bay AS selv å gjennomføre vurderinger av risikoen for flom og skred. Foreløpig er det ikke gjennomført systematiske vurderinger av dette, og selskapet er åpen om at det dermed heller ikke har et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag når det gjelder naturfarer og klimaendringer. Det er uheldig at selskapet ikke har skaffet seg et tilstrekkelig grunnlag til å kunne vurdere naturfarer som flom og skred til bruk i arbeidet med å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur til klimaendringene.

Som en del av kartleggingen av hvordan selskapene identifiserer klimarelatert risiko som kan påvirke selskapenes eksisterende bygninger og infrastruktur, har undersøkelsen også vist at selskapene i liten grad gjennomfører systematiske vurderinger av risikoen for at tinende permafrost kan påføre bygninger og infrastruktur skader. At det mangler risikovurderinger av dette, kan føre til at selskapene ikke raskt nok iverksetter nødvendige tiltak for å forebygge skader som tinende permafrost kan påføre bygninger og infrastruktur.

### 7.1.2 Selskapene har i varierende grad etablert rutiner for å gjennomføre systematiske vurderinger av hvordan klimaendringene allerede har påvirket bygninger og infrastruktur

God eiendomsforvaltning tilsier at det bør gjennomføres tilstandsanalyser hvor bygningsmassens tekniske tilstand kartlegges med jevne mellomrom. En slik kartlegging vil kunne gi relevant

styringsinformasjon og danne grunnlag for vedlikeholdsplanlegging og beslutningsgrunnlag for prioriteringer i virksomheten. Dette er særlig viktig når man som på Svalbard står overfor store klimamessige utfordringer som påvirker bygninger og infrastruktur i stor grad.

Undersøkelsen viser at verken Store Norske, Kings Bay AS eller samskipnaden har utarbeidet egne skriftlige rutiner som beskriver hvordan tilstandsvurderinger av bygninger og infrastruktur skal gjennomføres og dokumenteres. Disse selskapene gjennomfører likevel regelmessige inspeksjonsrunder, men inspeksjonene omfatter som regel ikke grundige vurderinger av bygningenes tilstand, og resultatene av inspeksjonene blir i varierende grad dokumentert på en systematisk måte.

Store Norske opplyser at en ordinær tilstandsvurdering for hver enkelt bygning bare utføres ved makeskifte, leietakerskifte eller ved behov. På spørsmål om dokumentasjon på siste gjennomførte tilstandsvurdering av konsernets boligbygg, har Store Norske svart at selskapet så langt ikke har gjennomført byggetekniske tilstandskontroller.

Store Norske opplyser at selskapet ikke har en fullstendig oversikt over hvor mange bygninger som må refundenteres på grunn av at de i dag er fundamentert i permafrost. Selskapet har heller ikke oversikt over de totale kostnadene dersom selskapet skulle ha refundenterert alle bygninger som i dag er fundamentert i permafrost.

UNN opplyser at tilstandsvurderinger gjennomføres og dokumenteres i systemet Multimap, og at helseforetaket følger malen som finnes der. Avinor opplyser at selskapet benytter databasen dRofus til å rapportere teknisk tilstand på bygningsmassen. Her registreres tilstandsanalyser, som skal utføres etter standard NS 3424, lufthavn for lufthavn, og bygning for bygning. UNN og Svalbard lufthavn, som begge forvalter samfunnskritisk virksomhet, og hvor det derfor bør stilles høyere krav, ser derfor i større grad ut til å ha etablert systemer som dokumenterer bygningenes tilstand.

Alle selskapene er berørt av klimaendringene, fordi klimaendringene påvirker selskapenes bygninger og infrastruktur. Med de store utfordringene som svalbardsamfunnet står overfor som følge av klimaendringer, vil regelmessige og grundige tilstandsvurderinger og dokumentasjon av disse kunne gi verdifull informasjon om skader som er oppstått, og danne grunnlag for vurderinger av hvordan bygninger bør tilpasses klimaendringene. Riksrevisjonen mener derfor det er uheldig at noen av selskapene bare i begrenset grad gjennomfører systematiske og grundige tilstandsvurderinger og at de heller ikke har utarbeidet egne skriftlige rutiner som beskriver hvordan tilstandsvurderinger av bygninger og infrastruktur skal gjennomføres og dokumenteres. Riksrevisjonen har imidlertid merket seg at Store Norske har implementert et nytt system for forvaltning, drift og vedlikehold, som har til hensikt å sikre slik dokumentasjon.

Ved Riksrevisjonens besøk hos samskipnaden på Svalbard ble det oppdaget at av fire bygninger i Nybyen som var gitt samme tilstandsgrad, var to refundenterert med stål- og betongsøyler. Samskipnaden har i sin kommunikasjon med Riksrevisjonen skrevet at den antar at bygninger har en gitt tilstandsgrad. Dette viser at samskipnaden ikke har etablert tilfredsstillende systemer og rutiner for fastsettelse av tilstandsgrad. Samskipnaden har dessuten gitt Riksrevisjonen informasjon som det senere ble oppdaget ikke var korrekt. Fire brakker i Nybyen ble først opplyst å være bygget i 1995, men viste seg senere å være bygget i tidsrommet 1946–1948. Undersøkelsen viser dessuten at samskipnaden er usikker på om det finnes tilstandsvurderinger eldre enn fra 2015. Samskipnaden gir uttrykk for at den har et forbedringspotensial når det gjelder å dokumentere tilstandsvurderinger av bygningsmassen. Samskipnaden har heller ikke utarbeidet tilstrekkelig dokumentasjon på utført vedlikehold av studentboligene på Svalbard. Videre opplyser samskipnaden at den er usikker på om systemet Uni Eiendom, som blant annet inneholder informasjon om vedlikeholdsarbeid som bør gjøres, brukes på samskipnadens bygninger på Svalbard. Vi mener at samskipnadens manglende dokumentasjon på og oversikt over forvaltningen av sine bygninger på Svalbard er uheldig, spesielt gitt de klimautfordringene som samskipnadens bygninger i Nybyen er utsatt for, og det faktum at bygningene fram til i dag har huset studenter ved UNIS.

Generelt på Svalbard vil hyppig utskiftning av ansatte innebære utfordringer når det gjelder erfarings- og kunnskapsoverføring. Da er det ekstra viktig at det er etablert gode skriftlige rutiner for erfaringsoverføring og dokumentasjon. Undersøkelsen viser at det for flere av selskapene er et forbedringspotensial på dette området.

### 7.1.3 Flere selskaper har ikke raskt nok iverksatt nødvendige tiltak for å håndtere de utfordringene som den økte risikoen klimaendringene innebærer for selskapenes eksisterende bygninger og infrastruktur

Ut ifra det grunnleggende ansvaret for å beskytte egen eiendom og kravet om at statlige selskaper skal ta vare på verdiene sine, er det i undersøkelsen kartlagt om selskapene iverksetter nødvendige tiltak raskt nok for å håndtere de utfordringene som klimaendringene innebærer for selskapenes eksisterende bygninger og infrastruktur.

Gruve 7 som driftes av Store Norske, ble sommeren 2020 utsatt for vanninntrenging som en følge av at breen som ligger over gruve, smeltet unormalt mye på grunn av sommertemperaturer på over 20 grader. Dette førte til at store deler av gruve ble oversvømt, og at gruve driften måtte stanse i flere måneder. Store Norske har i denne sammenheng uttalt at selskapet har identifisert at manglende oppmerksomhet om klimaendringer er et viktig oppfølgingspunkt. I etterkant av vanninntrengingen i 2020 har imidlertid Store Norske iverksatt ulike tiltak for å hindre at gruve igjen blir oversvømt. Etter vår vurdering burde Store Norske på et tidligere tidspunkt ha iverksatt nødvendige tiltak for å ta tak i de utfordringene som klimaendringene innebærer for Gruve 7.

Kings Bay AS opplyser at det haster med å refundamantere fem av selskapets bygninger i Ny-Ålesund, og at alle bygninger som ikke er fundamentert på ny måte med stålplæler ned til grunnfjell, før eller siden vil måtte bli refundamenteret. Det er ikke utarbeidet noen plan for refundamentering eller beregnet hva dette totalt sett vil koste.

Samskipnadens boliger i Nybyen er i hovedsak fundamentert på ubehandlede treplæler. Samskipnaden opplyser at den har fulgt med på utviklingen i fundamentene etter at en rapport i 2015 pekte på at det var behov for å gjøre utbedringer. Det er gjennomført noen avstivninger, men det er ikke gjennomført utbedringer av fundamentene slik det var anbefalt. Samskipnaden opplyser nå at den ikke har ønsket å bruke mye penger på boliger hvor eierskapet skal avvikles om kort tid. Kunnskapsdepartementet har opplyst at bygningene skal overføres til en statlig aktør. Uavhengig av dette er det viktig at bygningene blir ivarettatt og forvaltet på en profesjonell og ansvarlig måte. Etter vår vurdering kan det stilles spørsmål ved at det i løpet av de siste seks årene ikke er gjennomført utbedringer, som det allerede i 2015 ble pekt på at det var behov for.

Flere av samskipnadens boliger i Nybyen ligger dessuten i et område som er definert som fareområde for skred. Når skredfaren øker til et visst nivå, blir området evakuert. Etter vår vurdering er det uheldig at samskipnaden i mange år har leid ut studentboliger som ligger så skredutsatt til at studentene må evakueres flere ganger i året og tidvis over lange perioder, slik som tilfellet var våren 2021.

Undersøkelsen viser at flere av selskapene ikke har iverksatt nødvendige tiltak for å forebygge skader som følge av klimaendringene, at det allerede er flere bygninger som har behov for å refundamenteres, og at det beskrives at det haster for noen av disse. De arbeidene som er nødvendig å gjennomføre for å håndtere klimaendringene, blir ofte først iverksatt etter at det allerede har oppstått synlige skader. For eksempel blir nødvendig refundamentering av bygninger gjerne igangsatt etter at det allerede er påvist at eksisterende fundament er skadet som følge av permafrosttining. Når det oppdages problemer med fundamenteringen, har det ofte allerede oppstått følgeskader ellers på bygningene, som for eksempel setningsskader, og i noen tilfeller kan bygningene bli utsatt for uopprettelige skader, slik Kings Bay AS peker på.



Verken på Svalbard eller fastlandet finnes noen lovfestet plikt til sikring av eksisterende bebyggelse og infrastruktur mot naturskade. I Ny-Ålesund er det heller ingen lovfestet plikt til sikring mot naturpåkjenninger for nye bygninger/infrastruktur. Etter aksjeloven hører imidlertid forvaltningen av selskapets virksomhet, eiendeler og økonomi inn under selskapets styre og daglig leder. Det hviler derfor et stort ansvar på selskapene for å bidra til at nødvendige tiltak iverksettes. Dette må særlig ses opp mot at Svalbard utsettes for klimatiske endringer som er ekstra utfordrende. Dette understreker betydningen av at selskapene har god kunnskap om hvordan klimaendringene påvirker deres bygninger, infrastruktur og virksomhet, vurderer hvordan klimarisikoen skal håndteres og iverksetter nødvendige tiltak.

#### 7.1.4 Kings Bay AS har som planansvarlig i Ny-Ålesund ikke et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag når det gjelder klimarisiko

I kraft av å være grunneier har Kings Bay AS planansvaret i Ny-Ålesund. Gjeldende arealplan for området er fra 2009. Det er uheldig at arealplanen ikke har blitt oppdatert, og at det ikke foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne beskrive situasjonen i området når det gjelder effekten av klimaendringer og nye fareområder som kan ha oppstått. Det kan stilles spørsmål ved om Kings Bay AS i tilstrekkelig grad har prioritert oppgaven med å revidere arealplanen for Ny-Ålesund.

#### 7.2 I Longyearbyen er det tatt hensyn til klimaendringene ved nybygg, mens dette i mindre grad er tilfelle i Ny-Ålesund

Det stilles strenge krav til sikkerhet ved etablering av nye bygninger og infrastruktur. Et område kan ikke reguleres til bebyggelse hvis den påfølgende utbyggingen ikke kan oppfylle kravene til sikkerhet. Dersom det ikke er utarbeidet en arealplan hvor kravene til sikkerhet er ivaretatt, kan ikke utbyggingen starte. Derfor må det avklares på planstadiet om utbyggingsområdet tilfredsstillende til sikkerhet, eventuelt om sikringstiltak kan bidra til å oppnå tilstrekkelig sikkerhet. Av plan- og bygningsloven § 28-1 (som ifølge § 2 i byggeforskrift for Longyearbyen gjelder for Longyearbyen planområde) framgår det dessuten at grunn bare kan bygges, eller eiendom opprettes eller endres, dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold.

Dokumentasjon som er mottatt i undersøkelsen, viser at det i forkant av studentsamskipnadens bygging på Elvesletta og Store Norskes bygging på Elvesletta nord er gjennomført grundige vurderinger av de geotekniske forholdene og av risikoen for flom. På grunn av at regelverket for bygging av nye bygninger og infrastruktur er mye strengere innenfor Longyearbyen arealplanområde, ser det ut til at det gjennomføres mye grundigere risikovurderinger ved nybygging, og at de nye byggene er langt bedre tilpasset klimaendringene enn eksisterende bygninger og infrastruktur.

I Ny-Ålesund har imidlertid Kings Bay AS hatt store utfordringer med grunnforholdene ved bygging av Kongsfjordhallen. Ifølge Kings Bay AS skyldes utfordringene at det ikke ble gjennomført tilstrekkelig risikovurderinger av grunnforholdene før byggearbeidene startet. I Ny-Ålesund, som ligger utenfor Longyearbyen arealplanområde, finnes det imidlertid ikke noe regelverk som stiller sikkerhetskrav når det gjelder naturpåkjenninger, verken for eksisterende eller nye bygninger. Etter vår vurdering er det uheldig at det likevel ikke er gjennomført grundigere risikovurderinger av grunnforholdene før byggearbeidene ble startet.

### 7.3 De to departementene med direkte eierstyring av svalbardselskaper har relativt liten oppmerksomhet om klimautfordringene på Svalbard i dialogen med selskapene

Både Kings Bay AS og Store Norske eies direkte av henholdsvis Klima- og miljødepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. I tråd med prinsippene for godt eierskap skal departementene gjennom sin eierutøvelse bidra til å nå statens mål som eier. Dette skal skje gjennom å stille forventninger til selskapene, stemmegivning på generalforsamling og gjennom eierdialogen. I denne sammenheng har Klima- og miljødepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet mulighet til å stille forventninger til hvordan henholdsvis Kings Bay AS og Store Norske bør håndtere de utfordringene som klimaendringene innebærer. De kan også stille direkte forventninger til at selskapene arbeider på en måte som er egnet til å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur til klimaendringene.

Nærings- og fiskeridepartementet framhever at klimatilpasning som tema er svært viktig og relevant, og ser ut fra et eierperspektiv på klimatilpasning som en integrert del av flere andre problemstillinger knyttet til selskapets virksomhet. Som eier ser ikke departementet på klimatilpasning som et selvstendig felt i eierskapsoppfølgingen, men er opptatt av at selskapet gjør de nødvendige risikovurderingene knyttet til hvordan klimaendringer kan påvirke selskapets virksomhet. Vi mener skred, permafrosttining og vanninntrengningen i Gruve 7 viser at Store Norske har blitt sterkt berørt av klimaendringene på Svalbard, og at det av den grunn ville vært naturlig at Nærings- og fiskeridepartementet hadde hatt klimatilpasning som et eget oppfølgingspunkt i dialogen med Store Norske.

Kings Bay AS mottar store tilskudd fra Klima- og miljødepartementet, og departementet har mulighet til å sette ulike vilkår for tilskuddene. Departementet har likevel verken i tilskuddsbrevet til Kings Bay AS eller i regelverket for tilskudd til Kings Bay AS omtalt arbeid med klimatilpasning eksplisitt. Departementet har heller ikke satt krav i tilskuddsbrevene om at selskapet skal rapportere på sine internkontrollsystemer, og hvordan internkontrollsystemene eventuelt kunne omfatte hvordan selskapet skal forholde seg til og håndtere klimapåvirkningen som selskapets bygninger og infrastruktur er utsatt for. Ifølge Kings Bay AS har departementet dessuten hatt lite oppmerksomhet om klimaendringer i dialogen med selskapet. Vi mener at Klima- og miljødepartementet som tilskuddsforvalter i større grad kunne ha stilt krav til hvordan Kings Bay AS bruker tilskuddene på en måte som er egnet til å tilpasse og sikre bygninger og infrastruktur til klimaendringene, og at departementet burde hatt en tettere oppfølging av dette.

For flere av bygningene i Ny-Ålesund mener Kings Bay at behovet for refundantering er presserende, og selskapet har overfor Klima- og miljødepartementet gitt uttrykk for at ressursbehovet er større enn de ressursene som er tilgjengelige. Det er uheldig hvis bygninger i Ny-Ålesund, som er viktige for selskapets virksomhet, og som kan bli skadet av permafrosttining, ikke blir refundantert før det eventuelt oppstår skade på dem som gjør at de ikke kan benyttes som forutsatt.

Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet har styringsdialog med henholdsvis Avinor AS og Helse Nord RHF, men ingen direkte styringsdialog med henholdsvis Avinors datterselskap Svalbard lufthavn AS og UNN (som driver Longyearbyen sykehus). Det er derfor ikke naturlig å stille krav om at disse departementene i sin eierstyring skal ha spesiell oppmerksomhet om hvordan klimaendringene på Svalbard påvirker virksomheten til henholdsvis Svalbard lufthavn AS og Longyearbyen sykehus.

For Norges arktiske studentsamskipnad har Kunnskapsdepartementet kun en tilsynsrolle.

## 8 Referanseliste

### Lover og forskrifter

- LOV-1925-07-17-11 *lov om Svalbard*
- LOV-1967-02-10 *lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker* (forvaltningsloven)
- LOV-1995-08-04 *lov om politiet* (politiloven)
- LOV-1996-12-20-106 *lov om tomtefeste*
- LOV-1997-06-13-44 *lov om aksjeselskaper* (aksjeloven)
- LOV-2001-06-15-79 *lov om miljøvern på Svalbard* (svalbardmiljøloven)
- LOV-2007-12-14-116 *lov om studentsamskipnader* (studentsamskipnadsloven)
- LOV-2008-06-27-71 *lov om planlegging og byggesaksbehandling* (plan- og bygningsloven)
- LOV-2010-06-15-45 *lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret* (sivilbeskyttelsesloven)
- FOR-2008-07-22 *forskrift om studentsamskipnader*
- FOR-2010-03-26-489 *forskrift om tekniske krav til byggverk*
- FOR-2012-12-18-1293 *forskrift om sivilbeskyttelseslovens anvendelse på Svalbard og om beredskapsplikt for Longyearbyen lokalstyre*
- FOR-2004-01-28-424 *forskrift om tilskudd til studentboliger*
- FOR-2016-11-15 *byggeforskrift for Longyearbyen*

### Stortingsdokumenter

#### Innstillinger

- Innst. S. nr. 46 (2007–2008) *Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av forvaltningen av Svalbard*
- Innst. 392 S (2010–2011) *Innstilling fra næringskomiteen om aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi*
- Innst. 497 S (2012–2013) *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om klimatilpasning i Norge*
- Innst. 140 S (2014–2015) *Innstilling fra næringskomiteen om et mangfoldig og verdiskapende eierskap*
- Innst. 12 S (2017–2018) *Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler under Kunnskapsdepartementet samt forskningskapitler under Nærings- og fiskeridepartementet og Landbruks- og matdepartementet (rammeområde 16)*
- Innst. 225 (2019–2020) *Innstilling fra næringskomiteen om Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*

#### Proposisjoner

- Prop. 1 S (2020–2021) *Svalbardbudsjettet*
- Prop. 49 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Klima- og miljødepartementet*
- Prop. 195 S. (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*

#### Meldinger

- Meld. St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi*
- Meld. St. 15 (2011–2012) *Hvordan leve med farene*
- Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge*
- Meld. St. 27 (2013–2014) *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*
- Meld. St. 32 (2015–2016) *Svalbard*
- Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*

- Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*

### **Reglementer**

- *Reglement for økonomistyring i staten* (økonomireglementet), fastsatt 12. desember 2003, med endringer senest 23. september 2019
- *Bevilgningsreglementet*, vedtatt av Stortinget 26. mai 2005

### **Veiledere og faglige retningslinjer**

- «Veiledning til utbygging i fareområder», utarbeidet av Direktoratet for byggkvalitet, revidert utgave av temaveiledningen H0-1/2008 *Utbygging i fareområder* fra 2008.
- NVEs «Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar», revidert 22. mai 2014
- «Planveileder – Arealplanlegging og konsekvensutredninger på Svalbard», datert 1. april 2019, utgitt av Klima- og miljødepartementet
- OECD Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises, 2015 Edition, Chapter VI Disclosure and transparency, Item A.

### **Rapporter, planer og utredninger**

- Dokument nr. 3:8 (2006–2007) Riksrevisjonens undersøkelse av forvaltningen av Svalbard, datert 1. juni 2007
- «Tilstandsvurdering av fundament – brakke 10, 11 og 13 Nybyen», datert 25. mars 2015, utarbeidet av Sweco Norge AS
- «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», datert september 2016, utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet (DSB)
- NVEs rapport nr. 7-2016, «Flomberegning for Longyearelva», datert september 2016
- NVEs rapport nr. 91-2016 «Skredfarekartlegging i utvalgte områder på Svalbard», datert desember 2016
- «Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse for Longyearbyen lokalstyre - sammendragsrapport», datert 26. april 2017
- «Overordna plan for skredsikring av Longyearbyen, 2018 – 2020», datert 30. juni 2017
- «Bygging og forvaltning på Svalbard i et langsiktig klimaperspektiv», datert 15. januar 2018, samlerapport utarbeidet av Statsbygg
- «Klima Svalbard 2100», utgitt i januar 2019 av Norsk klimaservicesenter
- «Plan for omfanget av og innretningen på statens eierskap til boliger i Longyearbyen», datert desember 2020 (u.off. iht. Offl. § 23)

## Faktaboks 6 Bygging i permafrostområder

Permafrost er definert som grunn som er permanent frosset og ikke tiner i løpet av sommeren. Over permafrostlaget vil det befinne seg et «aktivt lag» som tiner om sommeren og fryser til igjen om vinteren. Ved bygging i permafrostområder er det generelt ønskelig å unngå å forstyrre temperaturprofilen i grunnen. Dette innebærer å unngå inngrep som kan tilføre varme til grunnen, men også å fortsatt tillate at de lave vintertemperaturene får trenge ned i grunnen på vinteren. En vanlig misforståelse ved bygging på permafrost er at temperaturøkning i grunnen kan unngås ved bruk av store mengder isolasjon. Bruk av isolasjon i for stort omfang vil imidlertid også isolere ute kulden om vinteren (varmestrøm fra jorden til atmosfæren).

En typisk byggemetode for bygg i permafrostområder er å løfte byggene opp over terrengoverflaten, enten på betongfundamenter eller på pæler, dette for å tillate sirkulasjon av luft under bygget. For bygg der man ønsker lang levetid, eller der det er lav toleranse for setninger, kan det være aktuelt å benytte aktive kjøleteknikker for å holde temperaturprofilen i bakken kunstig lav. Både metoder som ventilert fylling og bruk av kjøleplate er benyttet på Svalbard.

For fundamentering på fryse-/tinstabile masser, eventuelt på berg, er det i prinsippet ikke nødvendig å ta hensyn til permafrosten, og det kan benyttes fundamenteringsteknikker som er vanlige for områder uten permafrost.

Frosset jord har generelt svært god bæreevne, men bæreevnen blir normalt svakere dersom temperaturen i grunnen stiger, og vil potensielt bli dramatisk svakere dersom temperaturen stiger til det punkt at permafrosten tiner. Ved svært høyt vanninnhold eller mye is i grunnen vil jorden være svært sensitiv for tining, der bæreevnen i utgangspunktet er svært god, men blir tilnærmet null ved tining. Konsekvensen av tining kommer i de fleste tilfeller gradvis og vil ikke være like dramatisk som brudd i for eksempel sensitive leirer. Ved fundamentering på frosne masser er det imidlertid en forutsetning at massene holdes frosne gjennom bygningens levetid.

I arktiske strøk anbefales normalt en noe kortere levetid på konstruksjoner enn hva som er standard på fastlandet. Uten tiltak som for eksempel kunstig kjøling er det urealistisk å forvente en levetid på mer enn ca. 30–50 år uten omfattende vedlikeholdsbehov. Mange av dagens bygninger i Longyearbyen har allerede overskredet forventet levetid, noe som i hovedsak kommer til syne som setninger av varierende grad. Enkelte av disse bygningene har gjennomgått omfattende rehabilitering og refundamentering, som har hatt som formål å forlenge levetiden. For andre bygninger, typisk de eldre boligbyggene, må det vurderes om det vil være mest hensiktsmessig å bygge nytt fra grunnen av.

## Faktaboks 7 Standarder for tilstandsanalyse av byggverk

Det er utarbeidet standarder som gir retningslinjer for god og effektiv bygg- og eiendomsforvaltning, blant annet Norsk Standard NS 3424 – Tilstandsanalyse av byggverk – Innhold og gjennomføring. Standarden er beskrevet slik på Standard Norges nettsider:

«Standarden er et verktøy til å få oversikt over tilstand av en bygning eller annet byggverk. Den angir krav til hvordan en tilstandsanalyse skal gjennomføres, og hvordan tilstand skal beskrives, vurderes og dokumenteres. Standarden definerer tre analysenivåer og omfang av undersøkelser og vurderinger.

Under vurdering av byggverket sammenlignes de aktuelle forhold med et gitt referansenivå. Det skal angis alle avvik fra referansenivået og beskrives eventuelle tiltak som kan redusere eller lukke avvik.»

Kilde: Standard Norges nettsider

Vedlegg 1:

# Snøskredene i Longyearbyen 19. desember 2015 og 21. februar 2017

---

## Snøskredene i Longyearbyen 19. desember 2015 og 21. februar 2017

Den 19. desember 2015 løsnet et flak på om lag 20 000 m<sup>3</sup> (om lag 5000 tonn) snø fra fjellsiden under Sukkertoppen ned mot området Lia i Longyearbyen. Skredet hadde en bruddkant som var to til tre meter høy og om lag 200 meter bred. Skredet hadde et meget langt utløp og ble i etterkant klassifisert som et skred i klasse 4 av 5, der 5 er størst. Skredet traff spisshusene i den sørlige og øvre rekken av veiene 230 og 228 samt et leilighetskompleks i vei 228. Husene i den øvre rekken løsnet fra pælene de var bygget på, og ble deretter flyttet nedover og inn i husrekken foran. Totalt elleve hus ble fysisk flyttet fra pælene, fra én til omkring 80 meter. Det oppholdt seg totalt 25 personer i til sammen ni av de elleve husene. Ni av beboerne i husene ble helt eller delvis dekket av snømassene som traff husene. To personer omkom som følge av skredet.<sup>273</sup>

21. februar 2017 gikk det et snøskred som traff to bygninger i området Lia i Longyearbyen, som ikke var evakuert. Snøskredet, som gikk fra toppen av fjellet Sukkertoppen, totalskadet et hus med tre boenheter. Deler av skredmassene stoppet på en mindre terrasse oppe i fjellsiden. Snøen som fortsatte nedover, utløste et nytt skred i nedre fjellside som nådde fram til bebyggelsen. Det var ikke tidligere observert skred fra toppen av fjellet, men scenarioet var forutsett i tidligere rapporter om skredfaresituasjonen i Lia.<sup>274</sup>

---

<sup>273</sup> Rapporten «Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015», side 48. Rapporten fra september 2016 ble utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet i februar 2016.

<sup>274</sup> NVEs rapport nr. 31-2017 «Gjennomgang og evaluering av skredhendelsen i Longyearbyen 21.02.2017», datert 5. april 2017.



Vedlegg 2:

# De seks arealplanområdene på Svalbard

---

## De seks arealplanområdene på Svalbard



Kilde: Sysselmesterens nettsider

Vedlegg 3:

# Sikkerhetsklasser ved plassering av byggverk i skredfareområde

---

## Sikkerhetsklasser ved plassering av byggverk i skredfareområde

For byggverk i skredfareområder skal sikkerhetsklasse for skred fastsettes justert etter

Sikkerhetsklasse for skred	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
S1	liten	1/100
S2	middels	1/1000
S3	stor	1/5000

sannsynligheten for og konsekvensen ved skred, jf. § 7-3 2.ledd. Ifølge veiledningen til TEK 10 §7-3 angis skredfare som regel ved årlig sannsynlighet. Eksempelvis vil et snøskred med gjentakintervall på 1000 år (ofte kalt 1000-årsskred) ha en årlig sannsynlighet på 1/1000, det vil si 0,1 prosent. Dette utelukker imidlertid ikke at det kan oppstå to 1000-årsskred med kort tids mellomrom. Sannsynligheten for at et byggverk skal rammes av skred er avhengig av sannsynligheten for at et skred skal løsne, og av sannsynlig skredløp og utløpsdistanse.

TEK 10 § 7-3 angir krav til nominell årlig sannsynlighet fordi det er umulig å beregne skredsannsynligheten eksakt. I områder som kan utsettes for flere typer skred, er det den samlede nominelle årlige sannsynligheten for skred som skal legges til grunn. I fjellsider og skråninger der skred kan opptre tilfeldig langs fjellsiden, må sannsynligheten for skred ses i sammenheng med bredden på skredet og utstrekningen av det utsatte området. Nominell sannsynlighet for skred er definert som sannsynlighet for skred per enhetsbredde på 30 meter på tvers av skredretningen når tomtebredden ikke er fastlagt.

Sannsynligheten i tabellen under angir den årlige sannsynligheten for skredskader av betydning. Kravet i TEK10 er formulert ut fra at desto større konsekvensen av skred kan være, desto lavere nominell sannsynlighet for skred kan aksepteres. Dette gjenspeiles i de tre sikkerhetsklassene for skred.

- Sikkerhetsklasse S1 omfatter tiltak der et skred vil ha liten konsekvens. Dette kan eksempelvis være byggverk der det normalt ikke oppholder seg personer, og der det er små økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser.
- Sikkerhetsklasse S2 omfatter tiltak der et skred vil føre til middels konsekvenser. Dette kan eksempelvis være byggverk der det normalt oppholder seg maksimum 25 personer, og/eller der det er middels økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser.
- Sikkerhetsklasse S3 omfatter tiltak der et skred vil føre til store konsekvenser. Dette kan eksempelvis være byggverk der det normalt oppholder seg mer enn 25 personer, og/eller der det er store økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser