

Avinor AS
Postboks 150
2061 GARDERMOEN

Deres ref.

Vår ref.

Dato

25/5949-

23. februar 2026

Konseptvalgutredning (KVU) Svalbard lufthavn – mandat

1. Bakgrunn

Vi viser til brev fra Avinor AS (Avinor) til Samferdselsdepartementet (SD) 19. mai 2025. Brevet er et svar på SDs brev til Avinor 19. mars 2025. I brevet ba SD Avinor om å revidere og oppdatere et tidligere skisseprosjekt for utvidelse av terminalen på Svalbard lufthavn. Bakgrunnen for skisseprosjektet var innføringen av person- og vareførselskontroll på Svalbard i 2022, som fører til økt behov for arealer på lufthavna.

I brevet vurderer Avinor at det ikke er formålstjenlig å oppdatere skisseprosjektet nå. Avinor viser til et samlet sett av utfordringer på Svalbard lufthavn som følge av klimaendringer, aldrende bygningsmasse og nye tekniske krav. I sum vurderer Avinor at dette gjør det nødvendig å vurdere utbedringsbehovet på lufthavna under ett i form av en konseptvalgutredning (KVU). Dette inkluderer behovet for arealer til grensekontroll. SD slutter seg til Avinors vurdering av at det ikke er formålstjenlig å oppdatere skisseprosjektet nå, og at Avinor gjennomfører en KVU for Svalbard lufthavn, som inkluderer behovet for arealer til grensekontroll.

SD ber derfor Avinor om å gjennomføre en KVU av Svalbard lufthavn. KVU-en skal utrede ulike konsepter som sørger for at lufthavna fortsatt er et robust og forutsigbart transport- og beredskapstilbud. KVU-en skal gjennomføres i henhold til kravene i Statens prosjektmodell (rundskriv R-108).

2. Overordnet og foreløpig problembeskrivelse

Svalbard lufthavn fylte 50 år i 2025. Rullebanen og bygningsmassen ble opprinnelig bygd på permafrost ved bruk av stedlige masser. Allerede i første driftsår ble det observert og

dokumentert setninger i rullebanen. Værdata viser at temperaturen i Arktis er stigende, og studier indikerer at global oppvarming vil få betydelige konsekvenser for polare områder. På Svalbard er det godt dokumentert at permafrosten tiner, og at det aktive laget blir dypere år for år.

Opptining av løsmasser med høyt finstoff- og vanninnhold medfører setningsskader på både bygningsmassen og rullebanen, og forventes å forsterkes over tid i tråd med tilgjengelige klimamodeller for Svalbard. Dette vil gi økte driftsutgifter for å opprettholde kvalitet og forutsigbarhet i transporttilbudet.

Bygningsmassen ved lufthavna er utdatert og oppfyller ikke gjeldende krav innen helse, miljø og sikkerhet. Videre tilfredsstiller bygningsmassen i dag ikke krav til gjennomføring av person- og varekontroll, slik disse er stilt av henholdsvis Sysselmesteren og Tolletaten.

Det er også identifisert manglende robusthet i deler av lufthavnas infrastruktur, som framstår sårbar for ytre påkjenninger utover grunnforholdene. Dette er foreløpige funn som skal undersøkes nærmere i KVVU-en.

Oppsummert:

1. Stadig forverrende grunnforhold gir skader og høye driftskostnader.
2. Nye krav til sikkerhet og funksjonalitet er ikke tilfredsstillt.
3. Transporttilbudet er sårbart for ytre påkjenninger utover grunnforholdene.

I KVVU-en skal problem og tilhørende behov utredes videre gjennom en helhetlig tilnærming, i tråd med R-108. Utredningen bør vurdere problemets tidsperspektiv, herunder når det ev. må gjennomføres tiltak.

4. Mulig samfunns mål og effektmål

Det er gjort en foreløpig vurdering av innholdet i samfunns målet. Det er viktig å presisere at dette må vurderes opp mot behov som framkommer i behovsanalysen, særlig i dialog med berørte departementer og virksomheter. For effektmål er det ikke formulert konkrete målsetninger, men identifisert sentrale temaer for effektmål, som i ulik grad bør realiseres gjennom de ulike konseptene. Effektmålene skal utvikles etter gjennomført behovsanalyse. Når endelige mål er fastsatt, vil hensiktsmessig grad av måloppnåelse for konseptene vurderes i den samfunnsøkonomiske analysen.

Mulig samfunns mål: *Svalbard lufthavn sikrer robust og forutsigbar lufttransport av personer og varer mellom Svalbard og fastlandet, hvilket ivaretar hensyn til beredskap, gode levevilkår og et bærekraftig norsk samfunn på Svalbard.*

Foreløpige tema for effektmål

- **Samfunnssikkerhet og beredskap:** Økt samfunnssikkerhet i form av robusthet, redundans og/eller restitusjon. Lufthavna har en viktig rolle i beredskapen på og ved Svalbard, og et effektmål skal også inkludere denne funksjonen.

- *Person- og godstransport:* For å opprettholde gode levevilkår er det sentralt for innbyggere med et forutsigbart og tilgjengelig tilbud med høy oppetid.
- *Klima og miljø:* Tiltaket skal bidra til økt energieffektivitet, reduserte klimagassutslipp og reduserte miljømessige konsekvenser som følge av lufthavndriften. Tiltaket skal også sørge for at lufthavna legger bedre til rette for teknologiske framskritt.

5. Mulighetsstudie og alternativanalyse

KVU-en skal omfatte en bred mulighetsstudie med strukturert dokumentasjon av identifisering og siling av alternativer. Det er viktig å gjøre en grundig vurdering av konseptenes levetid. Nullalternativet skal utvikles i tråd med rundskriv R-109 om samfunnsøkonomiske analyser. Det skal utvikles konsepter med ulikt ambisjons- og kostnadsnivå, altså konsepter med ulik grad av måloppnåelse. Ett av konseptene som utredes, skal være et minimumsalternativ.

Det skal utredes løsninger som ivaretar person- og vareførselskontroll for utenlandske passasjerer, herunder også løsninger for personkontroll ved ankomst via mellomlandinger fra fastlandet.

Det skal innhentes internasjonale erfaringer fra lufthavner med tilsvarende utfordringer knyttet til permafrost. Konseptene skal utformes slik at de er robuste for videre detaljering, særlig når det gjelder anleggsføring (grunnforhold) og reguleringsrisiko.

Alternativanalysen skal inkludere en samfunnsøkonomisk analyse i henhold til R-109 med tilhørende veileder, der gevinster og konsekvenser i hovedsak prissettes og kvantifiseres.

6. Involvering prosessen

Underveis skal det være en tett dialog mellom Avinor og SD som ansvarlig departement, samt øvrige departementer og underliggende virksomheter med vesentlige interesser knyttet til Svalbard. I behovsanalysen skal Avinor å gjennomføre særmøter med relevante departementer og underliggende virksomheter for å avklare og utdype behov. Det er særlig relevant å involvere Finansdepartementet, Forsvarsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Sysselmesteren og Tolletaten.

Kontaktperson i Samferdselsdepartementet er underdirektør Per Kolstad.

7. Framdriftsplan

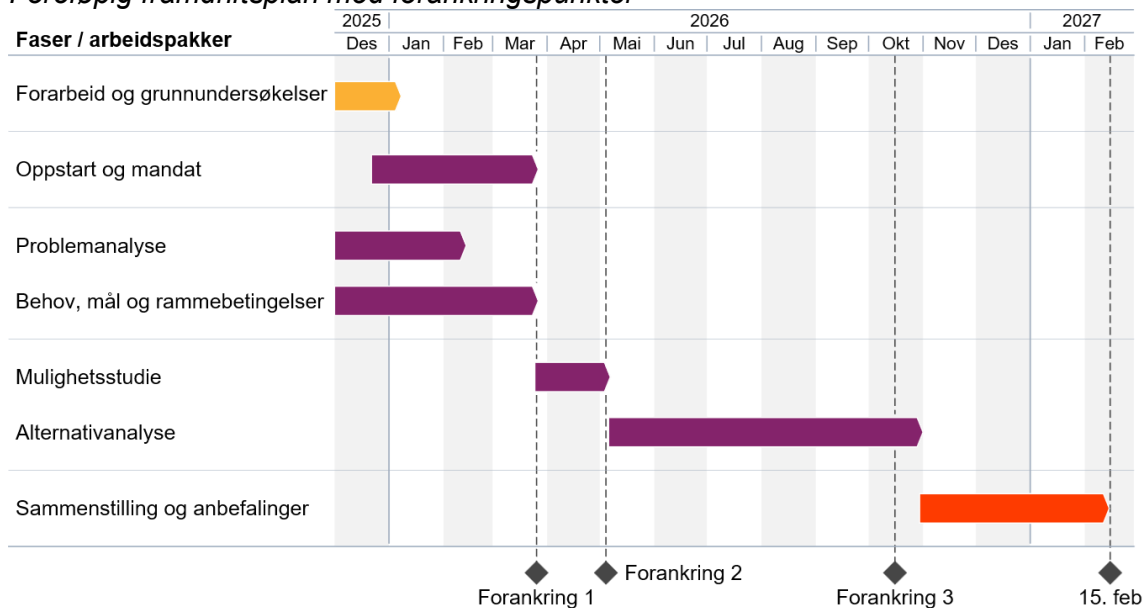
Avinor har allerede innledet utredningsarbeidet intern regi med forarbeid som har omfattet grunnundersøkelser og innmåling av rullebane, tilstandsanalyser av bygningsmassen samt behovsanalyser som dekker normative behov, etterspørselsbaserte behov og behov identifisert hos interessenter og interessentgrupper lokalt på Svalbard.

Avinor skal innkalle til avklaringsmøter mellom Avinor og SD. Berørte departementer skal inviteres til møtene.

Avklaringsmøtene skal gjennomføres ved følgende tidspunkter i prosessen:

1. Forankring av forslag til mål og rammebetingelser før oppstart av mulighetsstudien (ultimo mars 2026).
2. Før valg av konsepter som skal tas videre til alternativanalysen (primo mai 2026).
3. Etter avsluttet alternativanalyse og før grunnlaget sammenstilles og Avinor gjennomfører intern prosess fram mot anbefaling (medio oktober 2026).
4. Endelig KVV oversendes SD innen 15. februar 2027.

Foreløpig framdriftsplan med forankringspunkter



Med hilsen

Stine Ruud Eriksen (e.f.)
avdelingsdirektør

Per Kolstad
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Finansdepartementet

Forsvarsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet