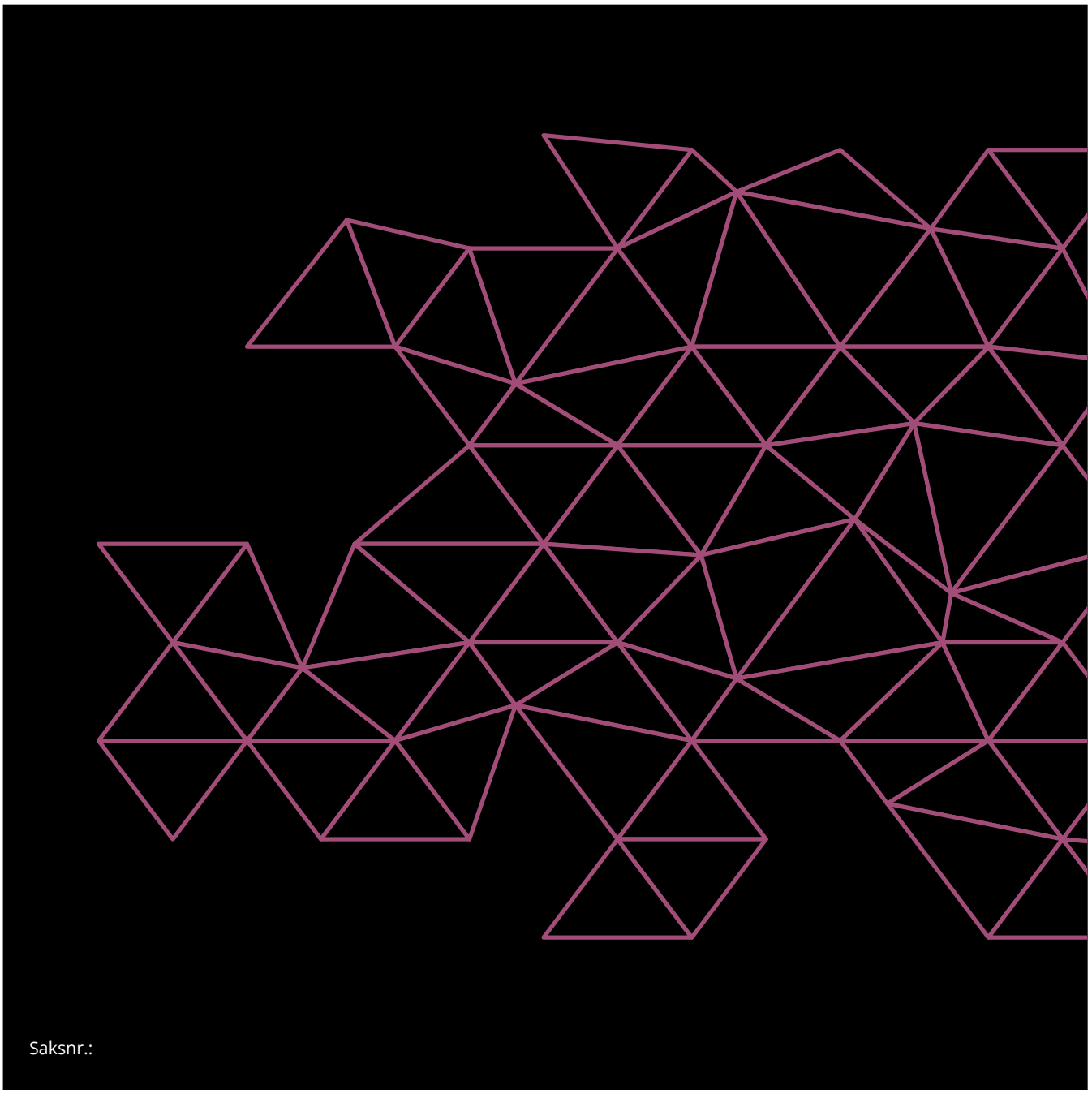
LONGYEARBYEN
LOKALSTYRE

Strategisk havneplan for Longyearbyen

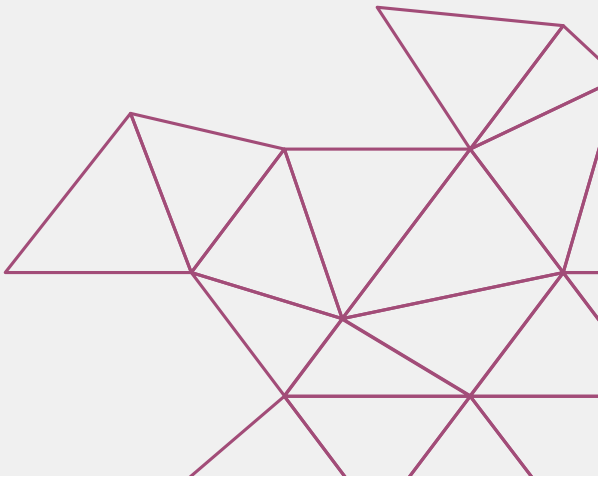
2025



Saksnr.:

Innhold

1	**Innledning og bakgrunn**	**1**
1.1	Mål for den strategiske havneplanen	1
1.2	Gjennomføring av strategiprosessen	2
2	**Havnas målsettinger**	**4**
2.1	Ulike hensyn som må ivaretas	4
2.2	Havnas samfunnsområder	6
3	**Havnas føringer og rammevilkår**	**8**
3.1	Overordnede rammebetingelser og politiske føringer	8
3.2	Lover, forskrifter og vedtak med relevans for havnas drift	9
3.3	Fysiske rammevilkår	12
4	**Dagens situasjon og fremtidig utvikling**	**14**
4.1	Dagens situasjon	14
4.2	Fremtidig utvikling	23
5	**Strategisk retning**	**35**
5.1	Robuste valg for Longyearbyen havn	36
5.2	Usikre valg for Longyearbyen havn	39
5.3	Dynamiske valg for Longyearbyen havn	40



1 Innledning og bakgrunn

Den strategiske havneplanen gir en overordnet retning for havnevirksomheten, med tydelige mål og veivalg for hvordan disse skal nås. Planen legger rammene for utviklingen av Longyearbyen havn frem mot 2037, og skal fungere som et styringsverktøy for havna slik at den kan oppfylle sitt samfunnsoppdrag over tid. Planen er en revidering av havneplanen fra 2014, med oppdaterte vurderinger for å gjenspeile dagens behov, rammebetingelser og forventninger. Revideringen er gjennomført i perioden mars til oktober 2025.

Formålet med denne strategiske havneplanen er å angi en langsiktig retning for utviklingen av Longyearbyen havn, og legge rammene for at havna kan ivareta sitt samfunnsoppdrag over tid. Planen skal støtte opp under overordnede mål og ambisjoner for samfunnsutviklingen i Longyearbyen og på Svalbard, og samtidig bidra til at havna forvaltes på en bærekraftig, effektiv og sikker måte. Den hensyntar gjeldende lover og forskrifter, internasjonale avtaler og forpliktelser, samt nasjonale og lokale styringssignaler. Videre skal planen bygge på de faktiske og fysiske forholdene ved havna i dag, og ta innover seg hvordan disse påvirker handlingsrommet fremover.

Sist gang det ble vedtatt en strategisk havneplan for Longyearbyen havn var i 2014. Siden den gang har det skjedd viktige endringer, som påvirker premissene for havnas utvikling. For det første slår både Svalbardmeldingen 2024 og Cruiseutvalget (NOU 2022:1) fast at **videre vekst i volum er uønsket** i Longyearbyen – både når det gjelder cruisetrafikk og bygningsmasse. Det pekes på behovet for å begrense belastningen på lokalsamfunnet, og å unngå kapasitetsutfordringer knyttet til miljø, sikkerhet og infrastruktur. I tillegg har også **det geopolitiske og strategiske bildet** i nord endret seg. Totalberedskapsmeldingen og Svalbardmeldingen uttrykker forventninger om økt statlig tilstedeværelse, styrket beredskap og robust infrastruktur i Longyearbyen. Samtidig er Longyearbyen også i en større **energiomstillingsprosess,** knyttet til utfasing av kull og overgang til nye energikilder. Eksisterende kaiinfrastruktur preges i tillegg i økende grad av **aldring og vedlikeholdsbehov**, samtidig som **klimaendringer** gir nye driftsmessige utfordringer.

Ettersom rammebetingelsene havna opererer under har endret seg på flere områder siden 2014, har Longyearbyen lokalstyre besluttet å revidere den strategiske havneplanen. Menon Economics AS og Dr.techn. Olav Olsen AS er engasjert for å gjennomføre prosessen og utarbeide et oppdatert planverk for Longyearbyen havn.[1]

1.1 Mål for den strategiske havneplanen

Den strategiske havneplanen skal gi en tydelig retning for utviklingen av Longyearbyen havn og fungere som et styringsverktøy for både lokale og nasjonale aktører. Planen skal bidra til at havnas rolle, funksjon og utviklingsbehov forstås og følges opp på en koordinert måte. To overordnede mål ligger til grunn for planen og arbeidet med den:

- Planen skal være et **retningsgivende og tydelig styringsverktøy** for Longyearbyen havn, både internt i Longyearbyen lokalstyre og i dialog med nasjonale myndigheter.

[1] Prosessen har vært ledet av Glenn Widenhofer og Øyvind Vennerød i Menon Economics, med Magnus Gulbrandsen som ansvarlig partner.

- Planen skal være **godt forankret** i lokalstyret og lokalsamfunnet, og hensynta behovene til relevante brukere og interessenter.

For å nå disse målene må planen bygge på en klar forståelse av hva havna skal oppnå, hvilke rammebetingelser den opererer under, og hvilken faktisk situasjon den står i. En sentral del av planen er derfor å identifisere hvilke **strategiske valg** som må tas for å realisere havnas mål, og hvilke avveininger og dilemmaer som følger med disse valgene. Det er også viktig at planen tar innover seg hvordan retningen kan endre seg i lys av fremtidige endrede rammebetingelser, ettersom havneplanen skal holde seg relevant over strategiperioden frem til 2037.

Figuren under viser hvordan sentrale elementer i den strategiske havneplanen henger sammen. Havnas målsettinger legger først og fremst føringer for hvilken strategisk retning som bør velges og hvilke overordnede prioriteringer som må gjøres. Vektleggingen av ulike hensyn og ambisjoner påvirker derfor hvilke strategiske valg som bør tas. Den strategiske retningen må samtidig ses i lys av gjeldende rammebetingelser og forpliktelser, samt den situasjonen havna til enhver tid befinner seg i.

Den strategiske retningen som legges i denne planen danner grunnlaget for senere operasjonalisering gjennom konkrete tiltak. Selv om vi peker på mulige grep for å følge opp strategien, er det ikke formålet med denne planen å presentere en uttømmende tiltaksliste. Tiltaksbehovet kan endre seg over tid, og en fastlåst liste kan derfor virke begrensende – særlig i usikre tider. Fokuset i dette dokumentet er den overordnede strategiske retningen, mens konkrete tiltak og gjennomføring forutsettes fulgt opp i videre prosesser.

Figur 1-1: Sentrale elementer i den strategiske havneplanen

De ulike elementene følges opp i forskjellige kapitler i havneplanen. Kapittel 2 utdyper havnas målsettinger og hvilke dilemmaer og prioriteringer disse kan innebære. Kapittel 3 gjennomgår havnas rammebetingelser og forpliktelser, som er viktige grunnforutsetninger for hvordan havna kan nå målene sine. I kapittel 4 beskrives dagens situasjon og scenarioer for fremtidig utvikling, som vil legge føringer for hvilke beslutninger som bør tas. Til slutt presenterer kapittel 5 den strategiske retningen for Longyearbyen havn på grunnlag av hva havna ønsker å oppnå med utgangspunkt i gjeldende forhold og føringer.

1.2 Gjennomføring av strategiprosessen

Revideringen av den strategiske havneplanen for Longyearbyen ble gjennomført i perioden mars til november 2025. Arbeidet ble ledet av et prosjektteam fra Menon Economics og Dr.techn. Olav Olsen, i tett samarbeid med Longyearbyen lokalstyre (LL) og Longyearbyen havn (LH). En egen styringsgruppe har fulgt prosessen gjennom hele prosjektperioden.

For å sikre faglig kvalitet og lokal forankring ble det etablert en referansegruppe bestående av representanter fra Store Norske, Sysselmesteren, Polarinstituttet, Bring og UNIS. Det er gjennomført fysiske og digitale møter med både referansegruppen og Longyearbyen lokalstyre, samt intervjuer med om relevante interessenter og aktører. Arbeidet er i tillegg basert på gjennomgang av eksisterende dokumentasjon, offentlige styringssignaler og relevante plan- og strategidokumenter.

Om Kystverkets behovsvurdering

Kystverket har fått en bestilling om å avklare behov knyttet til opprusting av havnen i Longyearbyen. Fornyet innsikt er knyttet til blant annet endringer i den geopolitiske situasjonen, energisituasjon og klimaendringer.

Prosjektteamet, LL og LH har ikke fått tilgang til arbeidsdokumenter fra Kystverkets behovsvurdering, og det er usikkerhet rundt når behovsvurderingen vil leveres. Resultatet av dette arbeidet kan medføre vesentlige implikasjoner for Longyearbyen havn og de strategiske rammebetingelsene LH står ovenfor. Dette kan medføre behov for revidering av den strategiske havneplanen. Som følge av det, og øvrig vesentlig usikkerhet havna står ovenfor, er den strategiske havneplanen utformet på en slik måte at den skal kunne ta innover seg denne usikkerheten fremover. Videre er strategien utarbeidet med formål å kunne justeres uten omfattende prosess ved behov.

2 Havnas målsettinger

For å kunne ta gode strategiske valg må det være klart hvilke mål havna skal oppnå, og hvilke behov den skal møte. Longyearbyen havn har ikke ett enkelt formål, men må balansere driftsmessige hensyn, forpliktelser som følger av havnas samfunnsoppdrag og hensynet til samfunnet og næringslivet for øvrig i Longyearbyen. Hensynene påvirker hvordan havna prioriterer ressurser, disponerer overskudd og legger til rette for ulike aktiviteter. Kapittelet beskriver både de overordnede målsettingene for havna og hvordan de konkret kommer til uttrykk gjennom havnas samfunnsområder.

Longyearbyen havn har et bredt samfunnsoppdrag. Hovedformålet til havna er å legge til rette for trygg, effektiv og miljøvennlig håndtering av fartøy, gods og passasjerer som kommer til Longyearbyen. Dette innebærer å sikre at fartøy kan navigere trygt inn og ut av havna, at fortøyning, lasting og lossing skjer uten fare for mannskap, passasjerer eller miljø, og at havna oppfyller nasjonale og internasjonale krav til beredskap, redning og sikring. Havneeier har dermed et ansvar for at infrastrukturen er tilpasset trafikken som anløper, og ikke utgjør en sikkerhetsrisiko. Samtidig bør havna også håndtere anløp uten unødvendige forsinkelser, og hensynta behovene til de ulike brukerne av havna. Blant aktørene som benytter Longyearbyen havn er lokale virksomheter, nasjonale og lokale myndigheter, forskningsmiljøer, cruisenæringen og andre marine næringer.

Samtidig som havna skal innfri både krav og forpliktelser og møte brukernes behov, skal havna driftes på en økonomisk bærekraftig måte som sikrer at behovene møtes over tid. Havner i Norge skal i utgangspunktet finansiere egen drift gjennom gebyrer og avgifter. Gebyrene skal derfor være høye nok til å finansiere havnedriften, nødvendig vedlikehold og fremtidige investeringer. Samtidig skal gebyrene også skal hensynta næringslivets interesser, noe som innebærer at man må balansere driftsmessige og økonomiske hensyn med hensynet til brukerne. I tillegg kan aktørene ha ulike behov og forventninger til hvordan havna skal fungere og utvikles. Dette gjelder både mellom ulike brukere, og mellom brukerne og eierne, ettersom eierne av havna kan ha mål og prioriteringer som ikke nødvendigvis samsvarer med de operative brukernes ønsker. En forståelse av hvordan disse hensynene påvirker hverandre er avgjørende for å kunne stake ut en strategisk retning for havna.

Formålet med dette kapittelet er å klargjøre hvilke overordnede behov og mål havna skal ivareta, og å vise hvordan disse påvirker de strategiske prioriteringene som må gjøres. Det er særlig viktig å forstå hvilke dilemmaer havna står overfor når den skal balansere driftsmessige hensyn, rettslige forpliktelser og rollen som lokal samfunnsaktør.

2.1 Ulike hensyn som må ivaretas

Longyearbyen havn, og Longyearbyen Lokalstyre som eier, må ivareta tre overordnede hensyn:

1) **Driftsmessige hensyn**: Havna skal drives som en forretningsmessig virksomhet, med mål om effektiv og forsvarlig drift. Havnas inntekter skal dekke drift og vedlikehold, samt muliggjøre nødvendige investeringer i havneinfrastruktur og liknende.

2) **Ivaretakelse av forpliktelser**: Havna har ansvar for å følge opp et bredt sett av internasjonale, nasjonale og lokale regler, føringer og forventninger, knyttet til blant

annet sikkerhet, beredskap, miljø og forvaltning.[2] Dette er ansvar som ligger fast og som må ivaretas også i perioder med lavere lønnsomhet i havnedriften.

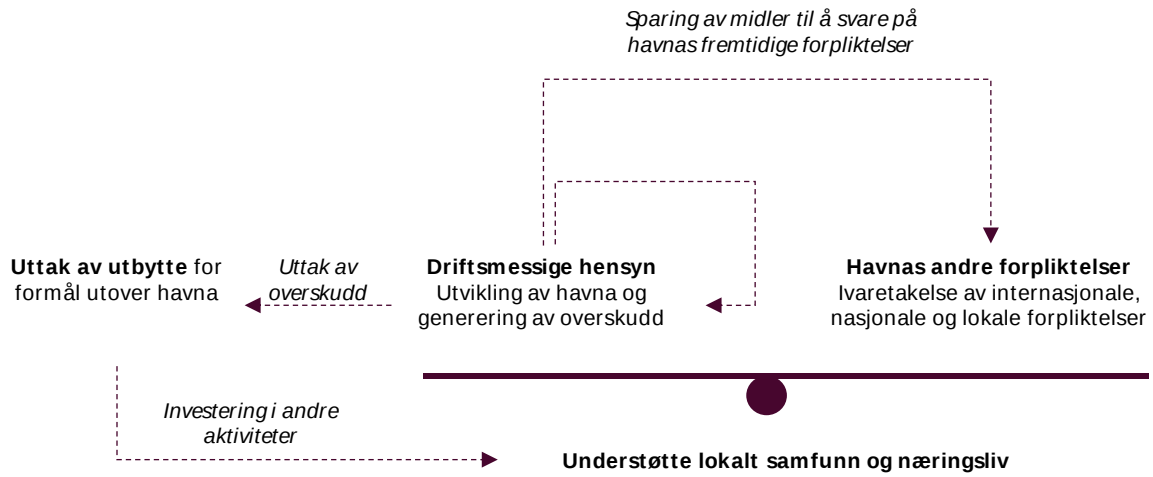
3) **Støtte til samfunn og næringsliv**: Havna skal bidra til å opprettholde og utvikle Longyearbyen som samfunn. Dette innebærer å legge til rette for lokal næringsaktivitet og transportbehov.

Hensynene vil i mange tilfeller trekke i samme retning. Økt trafikk til Longyearbyen kan eksempelvis både styrke havnas økonomi og gi positive ringvirkninger for lokalt næringsliv. Samtidig kan mer trafikk utløse behov for investeringer i infrastruktur, og det kan oppstå dilemmaer knyttet til hvilke tiltak som skal prioriteres. Økt aktivitet kan også gjøre havna mindre tilgjengelig, slik at det må gjøres valg om hvilke fartøy som får kaiplass. Slike prioriteringer gjøres som regel etter ankomsttidspunkt, men økonomisk gevinst, samfunnsbehov og beredskapsforpliktelser kan også spille inn og påvirke aktørene. Dersom offentlige fartøy prioriteres, kan dette styrke havnas rolle i å ivareta beredskap, men samtidig redusere inntektsgrunnlaget.

Dersom havnedriften går med overskudd over tid og havna oppfyller sine forpliktelser med grei margin, kan eierne av havna velge å ta ut utbytte. Det er imidlertid en rekke betingelser som bør være oppfylt før dette er hensiktsmessig. Disse betingelsene er beskrevet nærmere i tekstboks 1.

Figuren under illustrerer avveiningen mellom de ulike hensynene.

Figur 2-1: Avveininger i målsetninger til havna



Hvordan havna bruker sitt økonomiske overskudd, avhenger av hvilke behov som vurderes som mest presserende. I hovedsak kan overskuddet til enhver tid brukes til å:

1) Reinvesteres i havna for å styrke drift, vedlikehold og fremtidig inntjening

[2] Dette omfatter blant annet forpliktelser som følger av havne- og farvannsloven, svalbardmiljøloven, sikkerhetsloven, forurensningsloven og relevante internasjonale konvensjoner knyttet til sjøsikkerhet, beredskap og miljøvern (bl.a. ISPS-koden og MARPOL). Forpliktelsene gjelder både som havnemyndighet, infrastrukturforvalter og som aktør med ansvar for å støtte nasjonale beredskaps- og sikkerhetsfunksjoner. For en nærmere beskrivelse av forpliktelsene, se kapittel 3.

2) Settes av som buffer for å møte eventuelle fremtidige forpliktelser
3) Benyttes til formål utenfor havna gjennom at eier tar utbytte

Alternativ 1 og 2 gir havna handlingsrom til å planlegge for å utvikle tjenestetilbud og håndtere egne forpliktelser over tid. Bruk av overskudd til formål utenfor havna (alternativ 3) kan være legitimt og verdifullt, særlig dersom det bidrar til å understøtte lokalsamfunn og næringsliv. Dette forutsetter imidlertid tett samarbeid med eier, og det er avgjørende at eier og havnedriften har en felles forståelse for hva havna trenger for å oppfylle sitt samfunnsoppdrag på lang sikt. Dersom utbytte tas ut uten å ta høyde for fremtidige investerings- og vedlikeholdsbehov eller nye krav, kan det på sikt føre til at havna har behov for økonomisk støtte fra lokalstyret eller staten.

Dette tydeliggjør at det ikke er de enkelte hensynene alene, men balansen og samspillet mellom dem som avgjør om havna når målene sine. Prioriteringene må baseres på god økonomistyring og helhetlig forståelse, og forutsetter et tett samarbeid mellom havneledelsen, eier og øvrige aktører.

Tekstboks 1: Når er det fornuftig å ta ut utbytte?

Havne- og farvannsloven (§ 32) åpner for at kommunale eiere kan ta ut utbytte fra havnevirksomheten. Dette er likevel bare tillatt etter at det er avsatt tilstrekkelige midler til drift, vedlikehold og investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting for fartøy, gods og passasjerer.

Hva som er «tilstrekkelig» beror på skjønn, hvor utgangspunktet bør være at havna har en robust økonomi over tid og en rimelig forventning om fortsatt balanse i driften. Dersom man ser utsikter til lavere inntekter, høyere kostnader eller større usikkerhet rundt fremtidige budsjetter, tilsier dette større varsomhet med å ta ut midler.

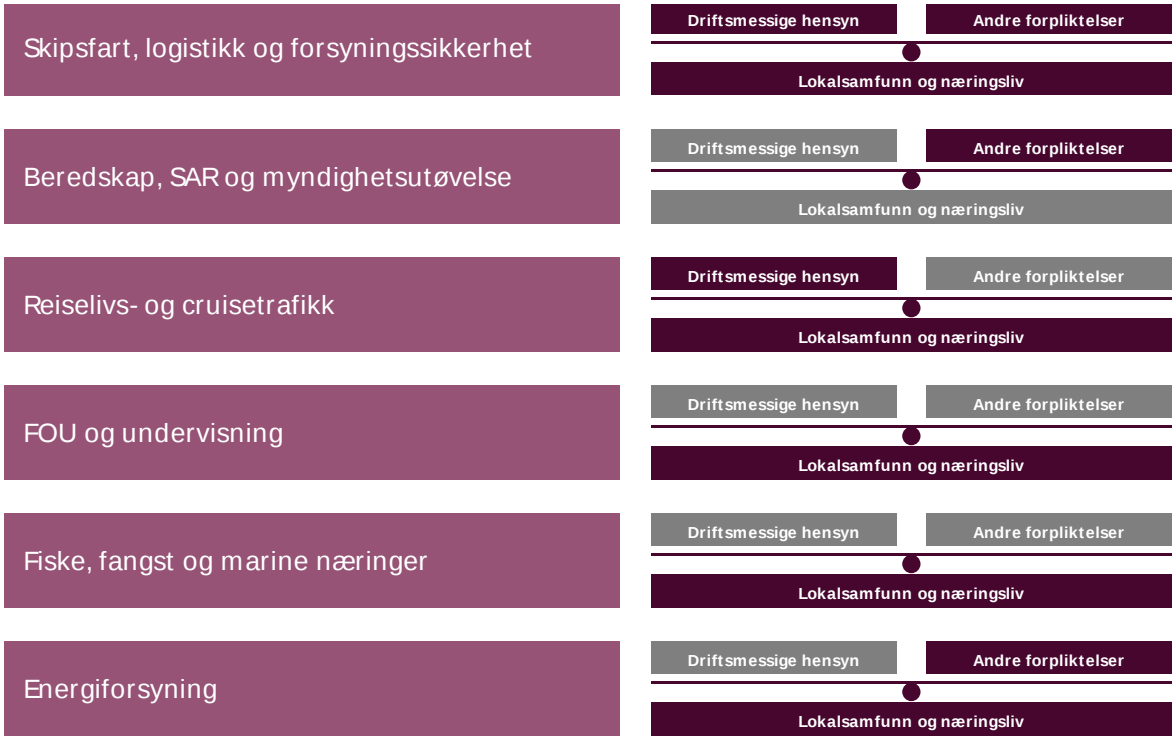
Risikoen ved å ta utbytte for tidlig er at havna ikke har tilstrekkelig handlingsrom til nødvendige investeringer, eller at man tvinges til å hente finansiering andre steder. For Longyearbyen er dette særlig kritisk: havna er samfunnets livsnerve, siden alle forsyninger kommer sjøveien. Manglende egenfinansiering kan gjøre havna avhengig av bevilgninger eller lån, noe som kan være både dyrere, mer usikkert, og potensielt ta betydelig lenger tid.

Det er altså først når havna har et likviditetsoverskudd som man med tilstrekkelig sikkerhet kan si at vil vedvare over tid, og som det ikke vil være nødvendig å sette av for å dekke inn fremtidig vedlikehold og investeringer, at det er fornuftig å ta ut utbytte. Beslutningen bør bygge på en grundig oversikt over både dagens og fremtidens økonomiske forpliktelser.

2.2 Havnas samfunnsområder

For å oppfylle sitt brede samfunnsoppdrag må Longyearbyen havn balansere effektiv drift, nasjonale og internasjonale forpliktelser, og hensyn til lokalsamfunn og næringsliv. Konkret skjer dette gjennom tilrettelegging for ulike typer aktivitet i havna. På bakgrunn av formålsbeskrivelsen i forrige kapittel, har vi identifisert seks samfunnsområder som illustrerer hvilke interesser, aktører og verdier havna skal støtte opp under. Figuren under viser hvordan de ulike samfunnsområdene relaterer seg til havnas tre overordnede hensyn: driftsmessige hensyn, andre (nasjonale/internasjonale) forpliktelser, og hensynet til lokalsamfunnet og næringslivet.

Figur 2-2: Havnas samfunnsområder



Skipsfart, logistikk og forsyningssikkerhet: Havna skal legge til rette for drift og utvikling av kai- og bakarealer som dekker dagens og fremtidige behov for skipsfart og logistikk. Dette inkluderer å sikre robust kapasitet for godshåndtering, samt tilstrekkelig infrastruktur for å ivareta Longyearbyens forsyningssikkerhet – også under ekstraordinære forhold.

Beredskap, SAR og myndighetsutøvelse: Havna skal kunne støtte aktører med ansvar for redningstjeneste, ressurskontroll og annen myndighetsutøvelse. Det innebærer å stille nødvendig kai- og arealkapasitet til disposisjon, samt tilrettelegge for øvingsarenaer.

Reiselivs- og cruisetrafikk: Longyearbyen havn skal være en foretrukket havn for arktisk passasjertrafikk innenfor bærekraftige rammer. Det innebærer å tilbyd fasiliteter for både oversjøiske cruise og større snuhavnoperasjoner. Havna skal støtte opp under en bærekraftig utvikling av reiselivet, der kvalitet og helårig aktivitet prioriteres fremfor volumvekst.

FoU og undervisning: Havna skal understøtte Norges rolle som ledende kunnskapsnasjon i Arktis. Det innebærer å sikre tilgang på kai for forskningsfartøy og støttefunksjoner for logistikk, utstyr, mannskap og lagring.[3] Særlig UNIS og institusjonene med aktivitet i Polhavet er viktige brukere.

Fiske-, fangst og marine næringer: Longyearbyen havn skal kunne tilby funksjonelle fasiliteter for fiskeri og andre marine næringer. Dette inkluderer nødvendig kai-, service- og logistikkinfrastruktur for å håndtere liggetid, bytte av mannskap og omlasting.[4]

Energiforsyning: Havna skal bidra til å ivareta Longyearbyens energiforsyning gjennom å sikre redundans i kaiinfrastrukturen, slik at kritiske leveranser kan opprettholdes under varierende forhold.

[3] Dette er per i dag ikke mulig grunnet manglende kai- og arealfasiliteter.
[4] I dag har fiskenæringen tilstrekkelige fasiliteter i vintersesongen, men ikke i sommersesongen hvor kapasiteten opptas av andre fartøystyper.

3 Havnas føringer og rammevilkår

Svalbard har en særegen politisk og juridisk status, som legger rammer for hva som er tillatt og hvilke hensyn som må ivaretas. De overordnede juridiske og politiske føringene ligger fast, samtidig som forventninger knyttet til omfanget av tilstedeværelsen i Longyearbyen har endret seg over tid. Staten ønsker å begrense vekst i befolkning og aktivitet, samtidig som norsk tilstedeværelse og suverenitet skal sikres. Disse føringene setter klare rammer for utviklingen av Longyearbyen havn, og har betydning for hvilken aktivitet det er ønskelig og hensiktsmessig å legge til rette for. Samtidig setter også de fysiske forholdene klare grenser for hva som er teknisk gjennomførbart og økonomisk forsvarlig.

Rammebetingelsene i dette kapitlet beskriver de overordnede vilkårene som Longyearbyen havn må forholde seg til. Dette omfatter lover, forskrifter og politiske føringer som setter rammer for hva som er tillatt og ønskelig. En god forståelse av rammebetingelsene er en grunnforutsetning for realistisk planlegging og utvikling av havna.

Svalbard har en særskilt juridisk og politisk status som påvirker alt fra miljøhensyn og suverenitet til næringsutvikling og beredskap. Nasjonale vedtak, internasjonale avtaler og lokale planer er alle med på å styre utviklingen i havneområdet og sikrer at aktivitetene skjer i tråd med gjeldende krav og mål. Å etterleve disse føringene er en sentral del av havnas samfunnsoppdrag, ettersom lover og nasjonale mål i stor grad definerer hva havna skal bidra til og hvordan virksomheten skal utøves.

Dette kapitlet gir en samlet oversikt over disse rammene, som danner grunnlaget for planarbeidet videre. Kapittel 3.1 viser først de overordnede politiske føringene, før vi i kapittel 3.2 går gjennom mer konkrete vedtak og forskrifter med relevans for havnas drift.

3.1 Overordnede rammebetingelser og politiske føringer

Svalbard ble offisielt en del av Kongeriket Norge i 1925, da Svalbardloven trådte i kraft. Siden den gang har Norge hatt full suverenitet over landområdene, og Svalbards geografiske plassering i nordområdene gir Norge en sentral posisjon i Arktis.

Nasjonale føringer for samfunns- og næringsliv på Svalbard legges frem med jevne mellomrom i helhetlige meldinger til Stortinget. Disse Svalbardmeldingene beskriver nasjonale retningslinjer og politikk som samfunns- og næringslivet opererer under. Regjeringen ønsker gjennom Svalbardmeldingen å etablere en stabil og forutsigbar forvaltning for Svalbard. De faste målene i Svalbardpolitikken er som følger:

- Konsekvent og fast håndhevelse av suvereniteten
- Overholdelse av Svalbardtraktaten
- Ro og stabilitet (politisk, næringsmessig)
- Bevare villmarksnatur

- Opprettholdelse av norsk samfunn på øygruppen

Selv om de overordnede målene i Svalbardpolitikken ligger fast, har forståelsen av hva som skal til for å oppfylle dem utviklet seg over tid. Dette gjelder særlig spørsmålet om hvor stor den norske tilstedeværelsen og aktiviteten på øygruppen skal være. Tidligere stortingsmeldinger har vektlagt ulike hensyn: Stortingsmelding nr. 40 (1985-86) vektla for eksempel balansen med tanke på øvrige nasjoners tilstedeværelse, mens Stortingsmelding nr. 50 (1990-91) fremmet opprettholdelse av eksisterende nivå. Stortingsmelding nr. 22 (2008-09) og Stortingsmelding nr. 32 (2015-2016) var noe mer offensive, med fokus på omstilling fra kulldrift til andre næringsområder som reiseliv og sjømat.

Den nyeste Svalbardmeldingen, Stortingsmelding nr. 26 (2023-2024) markerer et skifte fra de to foregående meldingene. Her understrekes det at næringsutvikling ikke er et mål i seg selv, men et virkemiddel for å opprettholde en varig norsk tilstedeværelse og sikre suverenitetshevdelse. Det slås fast at man ikke ønsker en videre volumvekst i boligmasse eller næringsaktivitet i Longyearbyen, men at fremtidig utvikling heller skal kjennetegnes av høyere kvalitet og økt verdiskaping innenfor eksisterende rammer. Dette legger føringer for hvilken aktivitet havna kan og bør legge til rette for.

Samtidig har den geopolitiske situasjonen i nord utviklet seg i en retning som gjør flere av Svalbardmålene enda viktigere enn før, særlig målene som handler om suverenitetshevdelse, norsk samfunnstilstedeværelse og stabilitet i området. Stortinget har løftet frem nordområdene som et strategisk satsingsområde, og Svalbard utgjør en nøkkelbrikke i dette arbeidet. Økende internasjonal interesse, økt militær og sivil aktivitet i Arktis og fremveksten av nye nordlige sjøtransportruter mellom Europa og Asia har forsterket behovet for norsk tilstedeværelse og infrastruktur i regionen.

Parallelt med den politiske utviklingen endres også klimaet i Arktis raskere enn noe annet sted, og klimaendringene stiller nye krav til forvaltningen av Svalbard. Redusert isdekke og varmere farvann åpner for lengre sesonger og ny aktivitet, men medfører samtidig utfordringer knyttet til erosjon, sårbare økosystemer og hyppigere skred og flom. Dette setter nye krav til planlegging, sikkerhet og fysisk tilpasning for havneinfrastruktur og logistikksystemer i Longyearbyen.[5]

Longyearbyen havn må dermed balansere flere hensyn i vurderingen av hvordan havna skal utvikles videre. På den ene siden ønsker myndighetene å begrense vekst i befolkning og aktivitet, for å ivareta miljø- og beredskapshensyn. På den andre siden er det behov for robust infrastruktur som støtter opp under norsk tilstedeværelse og sikkerhet i Arktis. Samtidig må all utvikling tilpasses de endringene som følger av et varmere og mer uforutsigbart klima. Utvikling må derfor være i tråd med både miljøhensyn, lokale behov og nasjonale føringer.

3.2 Lover, forskrifter og vedtak med relevans for havnas drift

Mens de overordnede politiske føringene setter retningen for samfunnsutviklingen på Svalbard, er det en rekke lover, forskrifter og vedtak som direkte regulerer driften og utviklingen av Longyearbyen havn. Disse dokumentene definerer havnas rettigheter og plikter, og angir blant annet hvilke aktiviteter som er tillatt, hvordan arealer kan benyttes, og krav til sikkerhet, miljø og planlegging. Dette delkapitlet gir en oversikt over internasjonale, nasjonale og lokale lover, forskrifter og vedtak som har betydning for havnevirksomheten.

3.2.1 Lover og forskrifter

Svalbardtraktaten (LOV-1920-02-09)[6] gir Norge «den fulle og uinnskrenkede suverenitet» over Svalbard. De to første artiklene angir hvilken geografisk avgrensning og hvilke rettigheter som forvaltes av Norge. Avtalen er ratifisert av Norge, USA, Danmark, Frankrike, Italia, Japan,

[5] Se f.eks. omtale i Klima på Svalbard 2100 - Norsk klimaservicesenter.

[6] Svalbardtraktaten - Lovdata

Nederland, Storbritannia og Sverige. Traktaten er ratifisert av samtlige nevnte signatarmakter og ratifikasjonsdokumentene er deponert i Paris. Traktaten er tiltrådt av Russland og flere andre nasjoner.

Svalbardloven (LOV-1925-07-17-11)[7] slår fast at Svalbard er en del av Kongeriket Norge og gir de overordnede reglene vedrørende Svalbard, herunder administrasjon og prinsipper for lovgivning. I tillegg gir loven hjemmel til å fastsette forskrifter på en rekke områder. I praksis gjelder i hovedsak fastlandslovgivningen for Svalbard, med en del unntak på det offentligrettslige området. Her er det enten gitt helt egne lov- og forskriftsverk, som på miljøområdet (jf. omtale nedenfor), eller foretatt tilpasninger i fastlandsregelverket. På noen områder gjelder ikke fastlandsregelverket. Dette er tilfellet for blant annet utlendingslovgivningen.

Svalbard er ikke eget fylke eller kommune. Sysselmannen er statens øverste representant på øygruppen og har samme myndighet som statsforvalter i fylkene. I Longyearbyen arealplanområde har Longyearbyen lokalstyre (LL) lokalt myndighetsansvar og oppgaver på en rekke områder, som er nærmere beskrevet i Svalbardloven. LL er også tillagt myndighet innenfor planområdet i samsvar med andre regelverk, som for eksempel havne- og farvannslovgivningen. Myndighet på Svalbard utøves dessuten av en rekke statlige organer på fastlandet, herunder Kystverket.

Svalbardmiljøloven (LOV 2001-06-15-79)[8] er det viktigste virkemidlet for å sikre at tilstedeværelse og aktivitet er innenfor de rammene som hensynet til Svalbards særegne villmarksnatur setter. Svalbardmiljøloven er i stor grad en rammelov som trekker opp hovedprinsipper for forvaltningen av miljøet på øygruppen, og det er gitt en rekke forskrifter som utfyller den. Loven har som formål å opprettholde et tilnærmet uberørt miljø på Svalbard når det gjelder sammenhengende villmark, landskap, flora, fauna og kulturminner. Innenfor denne rammen gir loven rom for miljøforsvarlig bosetting, forskning og næringsdrift. Svalbardmiljøloven med forskrifter regulerer de fleste områder innenfor miljøvernet på Svalbard, som områdevern, naturinngrep og ferdsel, vern av kulturminner, arealplanlegging i bosettingene, lokal forurensing og avfall, samt jakt og fiske.

I 2022 ble svalbardmiljøloven utvidet til å også inkludere et tungoljeforbud (LOV-2021-06-11-75).[9] Dette innebærer at skip som anløpet territorialfarvannet rundt Svalbard ikke skal ha petroleumsbasert drivstoff med viskositet, tetthet eller stivnepunkt enn hva som er tillatt for marin gassolje. Formålet med forbudet er å begrense forurensing ved skipsulykker rundt Svalbard.

Det ble i 2024 også vedtatt innstramminger i Svalbardmiljøloven knyttet til isbjørn og hekkende fugler (LOV-2024-06-07-30).[10] Det er i tillegg innført begrensninger på hvor turister kan gå i land og ferdes på Svalbard, samt passasjerbegrensninger i verneområder.[11]

Havne- og farvannsloven (LOV-2019-06-21-70)[12] ble gjort gjeldende for Svalbard gjennom forskrift om havner og farvann på Svalbard (FOR-2021-03-12-721)[13]. Forskriften gjør havne- og farvannsloven av 2019, samt forskrifter gitt med hjemmel i havne- og farvannsloven, gjeldende

[7] Lov om Svalbard [Svalbardloven] - Lovdata
[8] Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) - Lovdata
[9] Lov om endringar i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.) - Lovdata
[10] Lov om endringer i svalbardmiljøloven (beskyttelse av sjøfugl og isbjørn, overtredelsesgebyr, opprydding m.m.) - Lovdata
[11] Endringer i miljøregelverket på Svalbard - regjeringen.no
[12] Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) - Lovdata
[13] Forskrift om havner og farvann på Svalbard - Lovdata

på Svalbard. Det er imidlertid gitt noen unntak, inkludert havne- og farvannslovens § 8 om regulering av ferdsel med fritidsfartøy og enkelte forskrifter.

Bergverksordningen for Spitsbergen (FOR-1925-08-07-3767)[14] gir blant annet regler om søk etter, erverv og eventuell utnyttelse av naturlige forekomster av kull, jordoljer og andre mineraler og bergarter. Regelverket må ses i sammenheng med annen lovgivning for Svalbard. Virksomhet som medfører naturinngrep og liknende vil kreve tillatelse etter svalbardmiljøloven.

Forskrift om sikkerhet for undersøkelse og leteboring etter petroleumsforekomster på Svalbard (FOR-1988-03-25-250)[15] gjelder sikkerhet i forbindelse med undersøkelse, leteboring etter petroleumsforekomster eller andre undersøkelser i henhold til Bergverksordningen for Svalbard der petroleumsforekomster kan påtreffes i Svalbards landområder og sjøområdet ut til territorialgrensen.

Petroleumstilsynet bestemmer hva som omfattes av denne forskriften. Med sikkerhet forstås operasjonelle, tekniske og beredskapsmessige forhold av betydning for menneske, miljø og de økonomiske verdier innretninger representerer.

I tillegg til særreglene som gjelder for Svalbard, er norsk havneforvaltning underlagt en rekke internasjonale konvensjoner og avtaler knyttet til sikkerhet, miljø og beredskap i sjøtransporten. Dette omfatter blant annet FNs havrettskonvensjon (UNCLOS), MARPOL-konvensjonen om forebygging av forurensning fra skip, SOLAS-konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs og ISPS-koden for sikring av havneanlegg. Selv om disse forpliktelsene formelt ligger til staten, påvirker de kravene til drift, miljøoppfølging og beredskap som også gjelder for Longyearbyen havn.

3.2.2 Nasjonale vedtak med relevans for havnas drift

Svalbardmeldingen (Meld. St. 26 2023-2024)[16] signaliserer regjeringens mål og ambisjoner for forvaltningen av Svalbard. Meldingen angir som nevnt fem overordnede mål for svalbardpolitikken:

1. En konsekvent og fast håndhevelse av suvereniteten.
2. Korrekt overholdelse av Svalbardtraktaten og kontroll med at traktaten blir etterlevd.
3. Bevaring av ro og stabilitet i området.
4. Bevaring av områdets særegne villmarksnatur.
5. Opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen

Regjeringen ønsker å videreføre en aktiv virkemiddelbruk i svalbardpolitikken, og styrke statlig styring og kontroll på Svalbard. Videre signaliserer meldingen mål og ambisjoner for forvaltningen av Svalbard, og det foreslås tiltak for å nå målene. Tiltakene inkluderer blant annet begrensninger på cruisetrafikken, tilpasninger for å øke forsyningssikkerheten, og en videreføring av satsing på polarforskning.

Totalberedskapsmeldingen (Meld St. 9 2024-2025)[17] har til formål å forsterke den sivile beredskapen i Norge. Dette inkluderer å sikre kontinuitet og samarbeid på tvers av sektorer,

[14] Bergverksordning for Spitsbergen (Svalbard) fremlagt av den norske regjering - Lovdata
[15] Forskrift om sikkerhet for undersøkelse og leteboring etter petroleumsforekomster på Svalbard - Lovdata
[16] Meld. St. (2023–2024)
[17] Meld. St. 9 (2024–2025)

styrking av koblingen mellom risikovurderinger og politiske tiltak, og utviklingen av en nasjonal sikkerhetsstrategi. For Svalbard innebærer dette tiltak for å styrke den lokale beredskapen, spesielt med hensyn til sikring av forsyningslinjer og kritisk infrastruktur som kommunikasjon og energikilder. I tillegg betyr det en bedre integrering med nasjonale beredskapsinitiativer for å sikre en mer koordinert og effektiv respons ved kriser.

Nordområdemeldingen (Meld. St. 9 2020–2021)[18] legger frem regjeringens visjon og tiltak for å ivareta norske interesser i nord. Regjeringen ønsker å sikre fred, stabilitet og forutsigbarhet i nordområdene, og vektlegger internasjonalt samarbeid som en forutsetning for å videreføre en rettsbasert orden og en helhetlig økosystembasert forvaltning. Meldingen understreker betydningen av nordområdene for Norge, herunder økonomisk vekst og jobbsikkerhet, og ønsker å styrke koblingen mellom næringsliv og kunnskapsmiljøer for å sikre bærekraftig utvikling og vekst. Nordområdene står overfor betydelige klima- og miljøutfordringer, og regjeringen vektlegger behovet for grønn omstilling for å sikre fremtidig bærekraftig utvikling. Denne politikken skal sikre at nordområdepolitikken gir positive virkninger for hele Norge, inkludert Svalbard.

Nasjonal transportplan (NTP) 2026-2036 (Meld. St. 14 2023-2024)[19] vises det til at Kystverket skal kartlegge behov ved Longyearbyen havn, og foreta en vurdering av omfang, innretning og tidsplan for et eventuelt havneprosjekt i statlig regi her. Dersom det viser seg at det er grunnlag for å arbeide videre med prosjektet, vil Kystverket kunne foreslå konkrete tiltak som innspill til neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

3.2.3 Lokale vedtak og reguleringer med relevans for havnas drift

Lokalsamfunnsplan 2022-2033[20] ble vedtatt av Longyearbyen Lokalstyre mai 2022 og revidert i september 2025. Lokalsamfunnsplanen er en viktig del av det langsiktige planstyringssystemet i Longyearbyen lokalstyre, og skal fungere som basis for all planlegging og aktivitet i lokalsamfunnet. Planen beskriver satsingsområder og målet for samfunnet i Longyearbyen i 2033, og er tett knyttet opp mot FNs bærekraftsmål. Som et retningsgivende styringsverktøy for politisk og administrativ ledelse, er arbeidet med lokalsamfunnsplanen den viktigste arenaen for overordnede diskusjoner om fremtidig utvikling av lokalsamfunnet.

Arealplanen for Longyearbyen planområde[21] er sammen med lokalsamfunnsplanen en del av den langsiktige planleggingen i Longyearbyen lokalstyre, og definerer hvordan arealene i Longyearbyen kan brukes. Longyearbyen lokalstyre er arealplanmyndighet i Longyearbyen planområde, mens grunneiere utarbeider planer i de andre bosetningene og Sysselmannen er arealplanmyndighet og klageinstans. Sveagruva, Ny-Ålesund, Barentsburg, Pyramiden og Colesbukta har andre planansvarlige.

Arealplanen for Longyearbyen dekker rundt syv tusen dekar, hvorav fem er natur- og friluftsområder. Selve havneområdet utgjør 104 dekar. Det er vedtatt egne delplaner for kaiområdene, inkludert Bykaia[22] og Småbåthavna[23].

3.3 Fysiske rammevilkår

De fysiske rammevilkårene for Longyearbyen havn er gitt av naturgitte forhold, geografisk plassering og klimatiske endringer. Disse forholdene har betydning for hvordan

[18] Meld. St. 9 (2020–2021)
[19] Meld. St. 14 (2023–2024)
[20] Lokalsamfunnsplan 2022-2033
[21] Arealplan for Longyearbyen planområde 2016-2026
[22] Delplan for Longyearbyen havn - Bykaia - Longyearbyen lokalstyre
[23] Delplan for Småbåthavna - Longyearbyen lokalstyre

havneinfrastrukturen kan planlegges, bygges og driftes, og setter klare grenser både for hva som er gjennomførbart og for hva som er teknisk forsvarlig.

Longyearbyen ligger i et arktisk klima med lave temperaturer, sterk vind, kort byggesesong og begrenset tilgang på lokalt produksjonsmateriell. Dette innebærer at både utbygging og vedlikehold av havneinfrastruktur er vesentlig mer krevende enn på fastlandet. Logistikk- og transportavhengighet, kombinert med korte perioder med isfritt farvann, gjør at byggekostnader og leveringstider påvirkes sterkt av vær- og sesongforhold.

Grunnforholdene i havneområdet består av permafrost og løse, ustabile masser som stiller strenge krav til fundamentering og konstruksjon.[24] Dette gir høy risiko for setninger, erosjon og skader ved frost–tine-prosesser, og setter grenser for hvor og hvordan ny infrastruktur kan etableres. Den geografiske plasseringen i et smalt dalføre mellom fjord og bratte fjellsider begrenser arealtilgangen og gjør bakarealer utsatt for ras og flom.

Klimaendringene forsterker flere av disse utfordringene. Rask tining av permafrost, hyppigere temperatursvingninger og fravær av stabil sjøis vinterstid øker eksponeringen mot stormer, bølger og isskuring. Dette gir høyere slitasje på eksisterende anlegg og større behov for vedlikehold og sikringstiltak. Samtidig fører økt avrenning og sedimenttransport til endrede dybdeforhold og større behov for oppfølging av erosjonssikring.

Tilgangen på tjenester og ressurser lokalt er også en del av de fysiske rammevilkårene. Det finnes begrenset kapasitet innenfor bygg og anlegg, transport og teknisk drift på Svalbard, og de fleste tyngre operasjoner er avhengige av leveranser fra fastlandet. Dette påvirker både kostnader, tidsbruk og fleksibilitet i planlegging og gjennomføring.

Samlet sett innebærer de fysiske rammevilkårene at utvikling og drift av Longyearbyen havn må tilpasses krevende grunn- og klimaforhold, høye byggekostnader og kort sesong. Disse faktorene utgjør faste forutsetninger for havnas virksomhet og setter rammer for hvilke løsninger som er realistiske i planperioden.

[24] Se teknisk notat fra Olav Olsen utformet i forbindelse med denne havneplanen.

4 Dagens situasjon og fremtidig utvikling

Kapasiteten i Longyearbyen havn er i dag under betydelig press, særlig i sommermånedene når trafikkmengden er høy. Selv om antallet anløp ikke nødvendigvis forventes å øke fremover, vil større skip og konsentrasjonen av aktivitet rundt sommermånedene innebære at kapasitetsutfordringene på denne delen av året vedvarer. Eventuelt bortfall av kaikapasitet eller andre hendelser vil i tillegg ha betydelige konsekvenser for forsyningssikkerheten.

For å kunne legge en hensiktsmessig strategisk retning for Longyearbyen havn, er det nødvendig å forstå både dagens situasjon og hvilke utviklingstrekk som kan påvirke havna fremover. Dette kapitlet beskriver først den eksisterende infrastrukturen, trafikkbildet og kapasitetsutfordringene, før det redegjør for mulige fremtidsscenarioer og hendelser med betydning for havnas funksjon og sårbarhet. Kapitlet beskriver både faktiske forhold og mulige fremtidige forhold, som legger føringer for den strategiske retningen i kapittel 5.

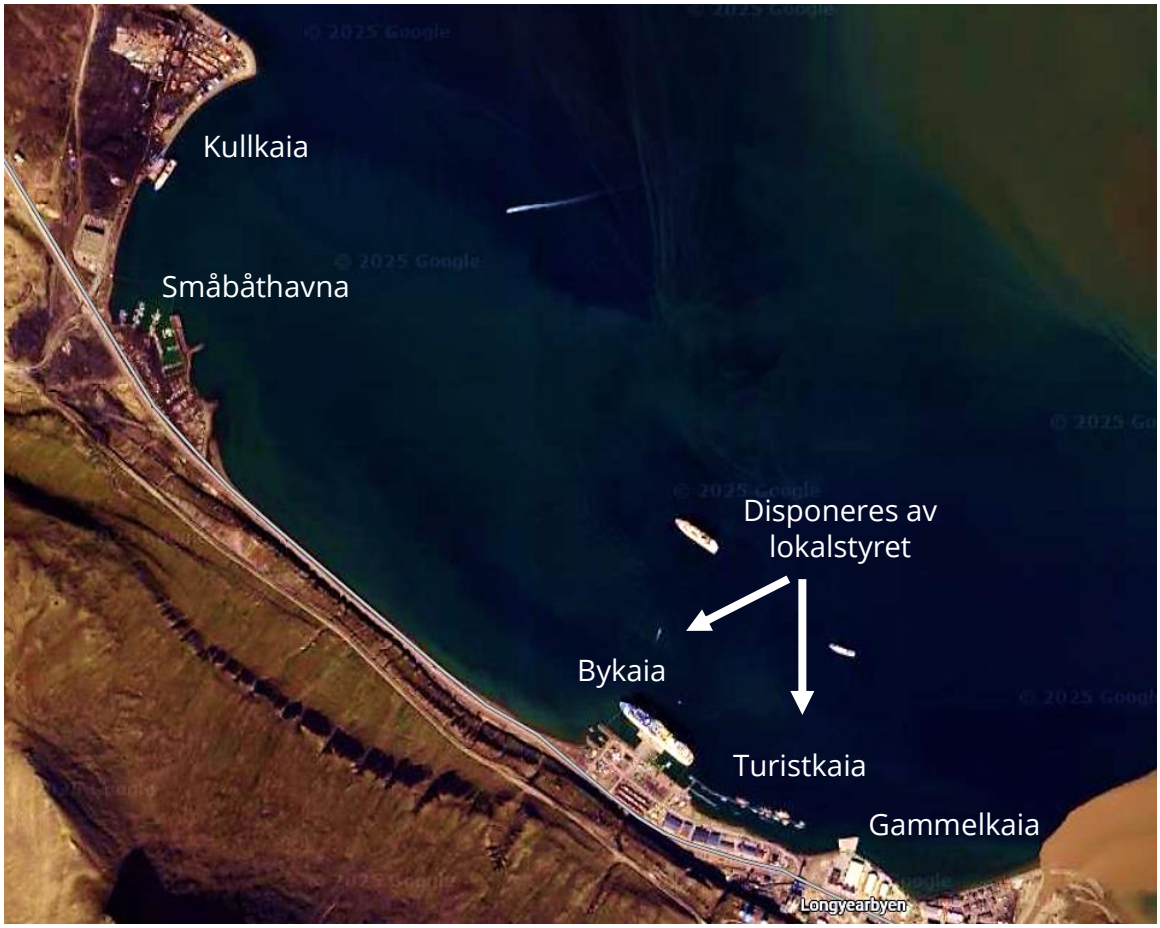
4.1 Dagens situasjon

Strategisk planlegging må ta utgangspunkt i hvordan havna fungerer i dag. I denne delen beskriver vi de fysiske forholdene ved kaiene, utviklingen i trafikkbildet og hvordan dagens kapasitet håndterer behovene. Dette gir et bilde av hvilke utfordringer og muligheter som preger Longyearbyen havn i dag.

4.1.1 Fysiske forhold ved havna

Longyearbyen har i dag flere kaier med ulik funksjon, eierstruktur og teknisk tilstand. Bykaia og Turistkaia eies og forvaltes av Longyearbyen lokalstyre, mens Gammelkaia eies av Materiallageret (Bring, Coop og Store Norske) og Kullkaia på Hotellneset eies av Store Norske Spitsbergen Kulkompani.

Figur 4-1: Kart over kaier i Longyearbyen. Kilde: Google Maps



Bykaia er hovedknutepunktet for havnas passasjertrafikk, forskningsfartøy og tyngre logistikkoperasjoner, og er den eneste kaia i Longyearbyen som i praksis kan ta imot de største fartøyene som anløper Longyearbyen.[25] Turistkaia, en plastbasert flytebrygge etablert i 2007 og senere utvidet, betjener i hovedsak mindre ekspedisjonscruise og dagsturbåter, og spiller en viktig rolle i å avlaste Bykaia i høysesong. Gammelkaia benyttes i dag primært til godshåndtering og som liggekai for Sysselmesterens fartøy, og har en sentral beliggenhet nær Longyearbyens sentrum. Kullkaia fungerer i dag som avlastningskai og for bulklaster som asfalt, grus og sand, og er geografisk adskilt fra de øvrige kaiene gjennom sin plassering på Hotellneset. I tillegg finnes en småbåthavn mellom Hotellneset og Bykaia, som primært benyttes av private og lokale aktører.

På arealsiden har Longyearbyen havn tilgang på begrensede arealer i bakkant av området ved Bykaia. Disse arealene festes av NFD. Arealene brukes i dag til lagring, og det er svært lite tilgjengelige bakarealer for andre aktiviteter. Arealene langs innfartsveien til Longyearbyen er også rasutsatt, noe som påvirker hva slags aktivitet som er egnet for området. En eventuell økning av tilgjengelige arealer for Bykaia vil derfor måtte skje med utfylling i sjø langs veien mot flyplassen.

Hovedfokuset i den strategiske havneplanen er de kaiene og tilknyttede områdene som disponeres av Longyearbyen lokalstyre. Det er likevel viktig å vurdere behov og kapasitetsutfordringer i lys av hele havnestrukturen. Fordi kaiene både har komplementære og delvis overlappende funksjoner, vil kapasitets- eller tilgjengelighetsproblemer ved én kai kunne

[25] Bykaia er den eneste tungløft-kaia i Longyearbyen.

påvirke bruken av de øvrige kaiene. Det er derfor ikke hensiktsmessig å se utviklingsbehov isolert for hver enkelt kai, og planleggingen må ta høyde for samspillet i hele havneområdet.

Den tekniske tilstanden ved dagens kaier varierer, men felles for dem alle er at de har passert en betydelig andel av sin forventede levetid. Bykaia, som er havnas viktigste flerbrukskai, har passert halvparten av sin tekniske levetid. Fortøyningsløsningene er ikke tilpasset de største cruiseskipene anløper havna, og enkelte fartøy må benytte motorkraft for å holde seg mot kaifronten ved krevende værforhold. Turistkaia har vist seg robust til tross konstruksjonen i plast, men er utsatt for bølger og vind, og mangler fast bølgedemping. Den er derfor kun egnet for mindre fartøy under gunstige forhold. For Gammelkaia er det betydelig usikkerhet knyttet til både konstruksjon og geoteknikk. Det er registrert setninger og erosjonsskader, og dagens dokumentasjon gir ikke grunnlag for å bekrefte at kaien tilfredsstiller krav til bæreevne og sikkerhet.[26] Det betyr at det vil være behov for grundigere vurderinger før kaia eventuelt oppgraderes for å tåle ytterligere belastning. I tillegg påvirkes dybdeforholdene ved Gammelkaia av sedimentutrenning og erosjon. Kullkaia vurderes som teknisk robust, men ligger utenfor det primære havneområdet og krever tilpasninger dersom den skal integreres tettere i den samlede infrastrukturen for havneoperasjoner.

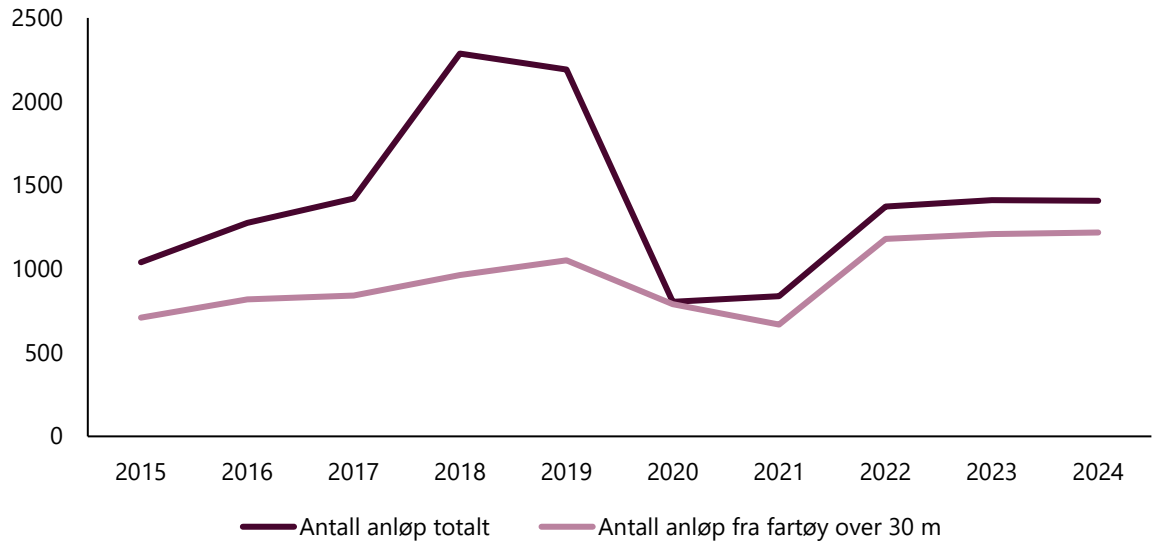
Generelt er også grunnforholdene ved havneområdene krevende, med permafrost og ustabile løsmasser som setter strenge krav til fundamentering og konstruksjon. Dette har konsekvenser for både vedlikehold og eventuelle nye investeringer, og påvirker i praksis både kostnadsnivå og gjennomføringsevne i havneutviklingen. Erfaringer fra havneområdet viser at krevende grunnforhold kan medføre kostnader som er to til tre ganger høyere enn på fastlandet. Disse problemene forsterkes allerede i dag av klimaendringene, ettersom hyppigere temperatursvingninger og tining av permafrost gir økt slitasje og forkortet levetid for betong- og stålkonstruksjoner. For Longyearbyen havn innebærer dette raskere slitasje og høyere krav til teknisk forutsigbarhet, og både kostnadsnivå og behovet for langsiktig planlegging er her vesentlig høyere enn ved sammenlignbare havneprosjekter andre steder i landet.

4.1.2 Trafikkutvikling

Antallet anløp til Longyearbyen havn har økt det siste tiåret, fra rundt 1040 anløp i 2015 til rundt 1400 i dag. Som figuren under viser har det imidlertid vært store svingninger i anløpene fra år til år. Antallet anløp var særlig høyt i 2018 og 2019, før Covid-pandemien inntraff i 2020. Den store variasjonen kommer i all hovedsak fra mindre turist- og passasjerskip, og vi ser at antallet anløp fra skip med lengde over 30 m har hatt en jevnere utvikling de siste ti årene.

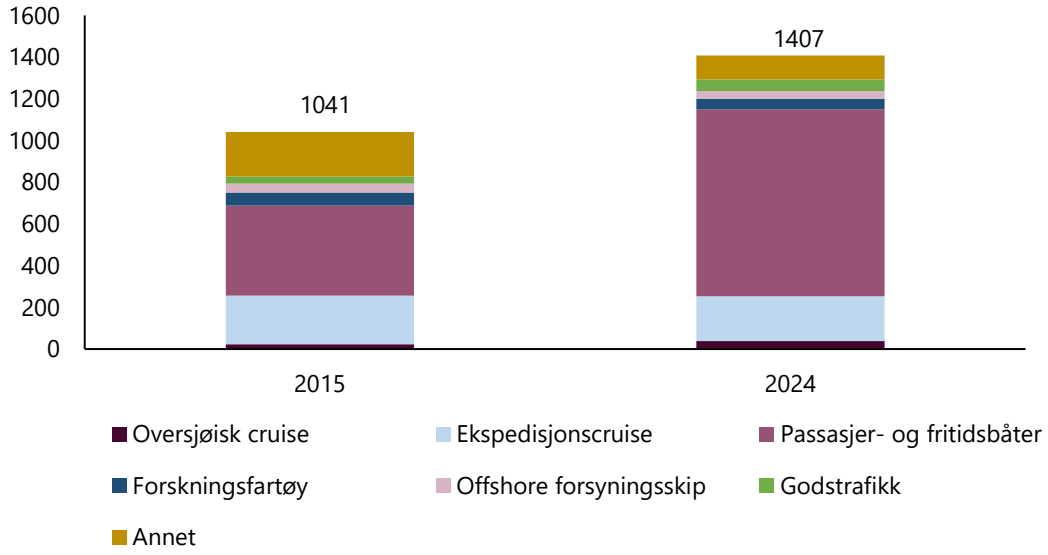
[26] Se teknisk notat utarbeidet av Olav Olsen i forbindelse med revidering av havneplanen.

Figur 4-2: Utviklingen i antall anløp totalt og antall anløp fra skip over 30 meter fra 2015 til 2024. Kilde: Longyearbyen havn



I tillegg til variasjoner i størrelse, er det også en rekke ulike skipstyper som anløper Longyearbyen. Figuren under viser antallet anløp fordelt på ulike skipssegmenter i 2015 og 2024.

Figur 4-3: Anløp fordelt på skipstype i 2015 og 2024. Kilde: Longyearbyen havn



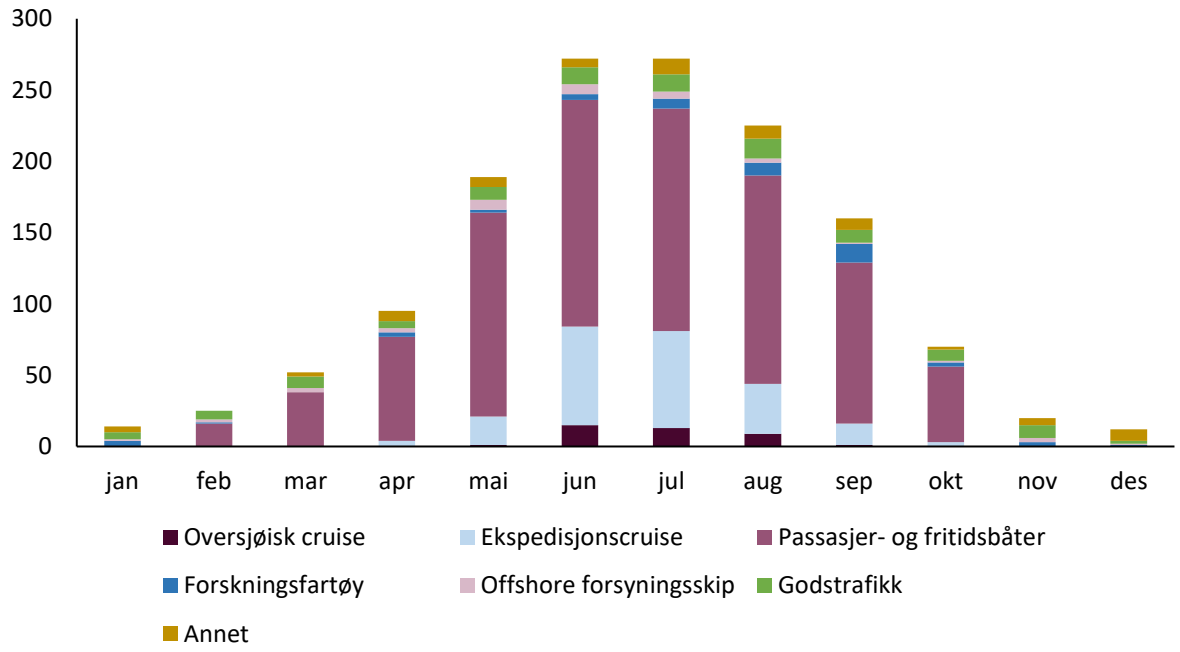
Den største økningen kommer som følge av passasjer- og fritidsbåter, som har mer enn doblet seg over perioden 2015-2024. En viktig forutsetning for denne veksten har vært utbygging av kapasitet på Turistkaia, som har gjort at flere passasjerskip får lagt til kai. Det har i tillegg vært en økning i godstrafikken (60 prosent opp), samt en økning i oversjøisk cruise (70 prosent opp). Selv om disse to skipssegmentene er mindre målt i antall anløp, opptar de likevel en betydelig del av havnas kapasitet når de først kommer til Longyearbyen. Antallet anløp fra forskningsfartøy, offshore forsyningsskip[27] og ekspedisjonscruise, i tillegg til andre skipstyper, har gått ned i perioden. For andre skipstyper skyldes dette i all hovedsak en nedgang i anløp fra patruljeskip og inspeksjonsfartøy. Totalt har antallet anløp økt med 35 prosent fra 2015. Den årlige veksten har

[27] Sysselmannens fartøy Polarsyssel utgjør rundt 95 prosent av disse anløpene over perioden.

ligget mellom anslått vekst i konseptvalgutredningen Ny havnestruktur i Longyearbyen fra 2016 og anslått vekst i oppdateringen av den samfunnsøkonomiske analysen av Longyearbyen Flyteterminal fra 2020.[28]

I tillegg til å variere mellom år, varierer også trafikken markant innad i året, og det er særlig sommermånedene pågangen i havna er stor. Dette fremkommer også av figuren under, som viser anløpene per måned i 2024.

Figur 4-4: Anløp per måned i 2024 fordelt på ulike skipstyper. Kilde: Longyearbyen havn



Tidligere har en kombinasjon av begrenset havnekapasitet og klima- og markedsendringer bidratt til at turistsesongen har strukket seg utover sommermånedene, med anløp tidligere på våren og senere på høsten. I praksis er turismen nå fordelt på tre sesonger: vintersesongen (februar–mai), sommersesongen (juni–august) og en kortere høstsesong. Lys- og mørkeforholdene setter imidlertid naturlige begrensninger for ytterligere sesongforlengelse, og vi forventer derfor ikke ytterligere utglidning fremover.

De følgende delseksjonene går gjennom de ulike skipssegmentene/aktivitetene hver for seg.

Næringsaktivitet og turisme

Næringslivet på Svalbard har tradisjonelt vært forankret i gruvedrift, særlig gjennom Store Norske Spitsbergen Kulkompani, som i over hundre år har drevet kullproduksjon i Longyearbyen og Svea. Den siste gruven ble stengt i juni 2025 som følge av nasjonale mål om utfasing av fossile brensler. Dette innebærer også en avvikling av kulleksporten fra Longyearbyen havn, som tidligere i hovedsak ble håndtert via Kullkaia.

Parallelt med nedtrappingen av gruvevirksomheten har turisme og reiseliv utviklet seg til en stadig viktigere næring for Longyearbyen. Spesielt cruisetrafikken har vokst betydelig i omfang de siste årene, både i form av passasjertall og fartøystørrelse. Hovedtyngden av aktiviteten finner sted i sommermånedene juni, juli og august. Selv om antallet cruiseanløp totalt sett er noe redusert, har den samlede belastningen på havna økt. Dette skyldes hovedsakelig at fartøyene er

[28] Se Ny havnestruktur i Longyearbyen og Menon-publikasjon nr. 110/2020 Oppdatering av samfunnsøkonomisk analyse av Longyearbyen flyteterminal.

blitt større: Der et gjennomsnittlig ekspedisjonscruisefartøy i 2015 var rundt 64 meter langt, hadde denne lengden økt til 106 meter i 2024. Dette innebærer også økt passasjerkapasitet, og det totale antallet cruisegjester har økt fra om lag 64 000 i 2015 til 68 000 i 2024. I 2024 kom rundt 38 000 passasjerer fra konvensjonelle (oversjøiske) cruiseskip, mens rundt 28 000 passasjerer kom med ekspedisjonscruise eller lokale småbåter med mer enn 12 passasjerer.

Utviklingen har gitt betydelige økonomiske gevinster for næringslivet i Longyearbyen. Flere virksomheter har i økende grad rettet seg inn mot reiseliv, med økt aktivitet innenfor overnatting, servering, guidetjenester og kulturtilbud. [29] Ifølge en fersk analyse gjennomført av Epinion for Svalbard Cruise Forum, har både ekspedisjonscruise og oversjøisk cruise betydelige økonomiske effekter lokalt. [30] Det samlede økonomiske bidraget fra cruisevirksomheten til Longyearbyen ble i 2024 estimert til 347,5 millioner kroner. Av dette kom 235 millioner kroner fra ekspedisjonscruise og 112,5 millioner kroner fra oversjøiske cruise. Til tross for at de oversjøiske cruiseskipene har flere passasjerer, står dermed ekspedisjonscruise for størstedelen av verdiskapingen. Dette skyldes blant annet at ekspedisjonsgjester gjerne tilbringer lengre tid i Longyearbyen, og bidrar til lokaløkonomien gjennom kjøp av tjenester som guiding, lokaltransport, overnatting og lokalt produserte varer, i tillegg til at de fyller på med forsyninger og drivstoff. Oversjøiske cruiseskip, som gjerne har flere tusen passasjerer og kort liggetid, gir en annen type økonomisk effekt – ofte knyttet til forhåndsbookede turpakker, butikkhandel og bruk av havneinfrastruktur. Disse anløpene er også særlig viktige for havnas økonomi.

FoU-aktiviteter

Forskningsaktiviteten på Svalbard har over tid vært relativt stabil, men med visse endringer i karakter. I 2024 ble det registrert noe færre anløp enn i 2015, men til gjengjeld med større og mer kapable fartøy. Forskningsskipene som benyttes er typisk isgående fartøy med tungt vitenskapelig utstyr og spesialiserte funksjoner, tilpasset krevende forhold og langvarige tokt i Arktis.

Mye av forskningsaktiviteten har tilknytning til Universitetssenteret på Svalbard (UNIS), som tilbyr feltbaserte studier innen arktisk natur- og teknologivitenskap. Forskningsfartøyene er sentrale både for marint feltarbeid og som transportmiddel til forskningsområder på Svalbard og i Polhavet. Både Havforskningsinstituttet og Norsk Polarinstitutt har faglig og operativ tilstedeværelse ved UNIS og benytter Longyearbyen som støttepunkt for tokt og ressurskartlegging i nordområdene. Samlet disponerer disse tre institusjonene flere mindre fartøy med fast base i Longyearbyen havn.

I tillegg til de norske institusjonene mottar Longyearbyen jevnlig henvendelser fra internasjonale forskningsmiljøer som ønsker å gjennomføre tokt med utgangspunkt i Svalbard. Disse aktørene anløper enten med egne fartøy eller benytter seg av fartøy gjennom lokale forskningsmiljøer, ofte i samarbeid med UNIS.

Forskningsrelatert skipsaktivitet foregår gjennom hele året, men er mest omfattende i sommer- og høstmånedene. Ettersom denne sesongen overlapper med høysesongen for turisme, oppstår det fra tid til annen kapasitetsutfordringer i havna, og forskningsfartøy må da vente på kaiplass eller benytte alternative løsninger.

Beredskap, søk og redning

Longyearbyen spiller en viktig rolle i norsk tilstedeværelse og beredskap i Arktis, og havna inngår som en sentral base for nasjonale beredskapsaktører. I 2024 ble det registrert om lag 90 anløp knyttet til sikkerhets- og beredskapsformål. Rundt halvparten av disse ble utført av Sysselmesterens fartøy Polarsyssel, mens den andre halvparten gjaldt anløp fra Kystvaktens

[29] Antallet årsverk innen overnattings- og serveringsvirksomheten har økt med 53 prosent siden 2015 og kulturelle virksomheter og underholdning med 64 prosent.

[30] Cruiseundersøkelse Svalbard

fartøyer. Anløpene er knyttet til et bredt spekter av operative formål, inkludert miljøberedskap, søk- og redningsoppdrag, suverenitetshevdelse og kontroll av aktivitet i territorialfarvann og verneområder.

I situasjoner der det kreves lokal respons, er det avgjørende at Sysselmesteren kommer seg fort ut. Polarsyssel ligger derfor ofte ved Gammelkaia, som gir nærhet til operativt personell og raskt utløp fra havnebassenget. Kystvaktens fartøyer benytter ulike kaier avhengig av tilgjengelighet, og ligger ofte på anker i Adventfjorden.

Havnevirksomheten i Longyearbyen har ikke et primært ansvar for nasjonal beredskap, ettersom dette tilligger Sysselmesteren og relevante statlige etater. Likevel har Longyearbyen havn en viktig støttefunksjon i slike operasjoner og har ansvar for sikkerheten i sjøområdet i Adventfjorden. Havna kan for eksempel bistå med tilgjengeliggjøring av kai og logistisk assistanse ved større aksjoner eller øvelser.

Godstrafikk

Jevnlige forsyninger av varer og annet gods fra fastlandet er en forutsetning for å opprettholde normal samfunnsdrift i Longyearbyen. I dag skjer hoveddelen av denne forsyningen via sjøtransport. Noe lett gods – som post, pakker og spesialforsendelser – fraktes med fly, men matvarer, byggematerialer, teknisk utstyr, drivstoff og andre nødvendige varer kommer i all hovedsak via sjøveien.

Det meste av stykkgodset fraktes i dag med lasteskipet Norbjørn, som går i fast rute mellom Tromsø og Longyearbyen. Norbjørn betjener lokalsamfunnet med alt fra matvarer og bygningsmaterialer til teknisk utstyr og sesongvarer. Lasten losses primært over Gammelkaia, som fungerer som hovedpunkt for lossing og midlertidig håndtering av gods.

Behovet for sikre og forutsigbare godsruter er forsterket i lys av energiomleggingen som har funnet sted i Longyearbyen. Etter at kullfyrt kraftproduksjon ble faset ut i 2023, er Longyearbyen avhengig av regelmessige leveranser av diesel til kraftverket. Drivstoffet leveres nå med tankskip fra fastlandet, noe som innebærer at også energiforsyningen er direkte avhengig av fungerende sjøtransport.

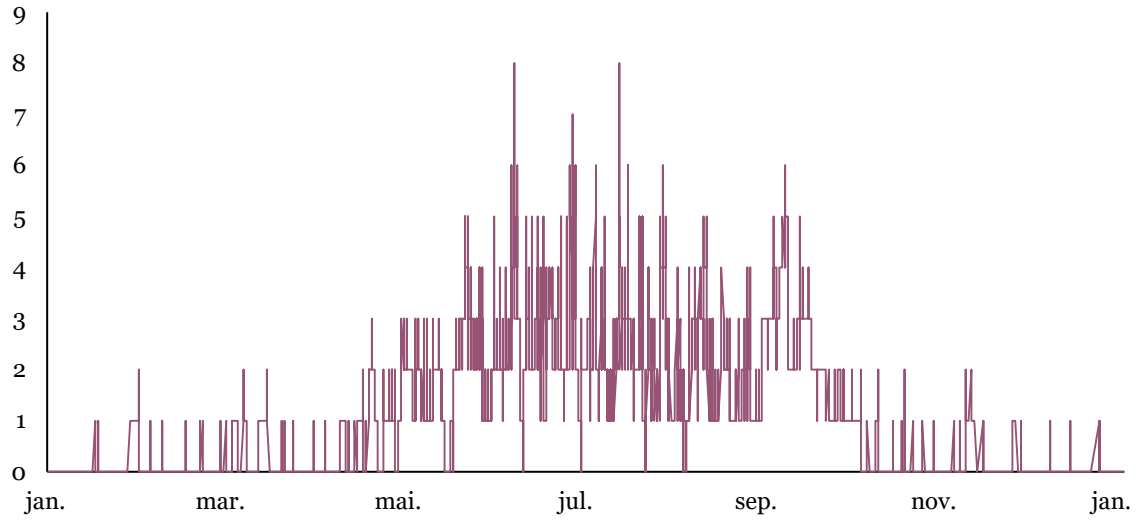
Godstrafikken til Longyearbyen har derfor ikke utelukkende en logistikkfunksjon, men er kritisk for samfunnets forsyningssikkerhet. Eventuelle avbrudd i sjøtransporten – enten på grunn av vær, kaiutfordringer eller hendelser ved fartøy – vil kunne få umiddelbare konsekvenser for både lokalbefolkningen, tilreisende og næringslivet i området.

4.1.3 Kapasitet

Longyearbyen mottar en sammensatt trafikkstrøm. I sommermånedene, når turist- og forskningsaktiviteten er på sitt høyeste, ankommer flere av disse fartøyene ofte samtidig. Dette medfører kapasitetsutfordringer ved kaiene, og det er ikke alltid mulig for samtlige av fartøyene å legge til kai ved ankomst. Manglende tilgang på kai kan føre til forsinkelser, mindre effektiv drift og høyere kostnader for fartøyoperatørene. Inntektsbringende aktivitet må også tidvis vike for godstrafikk og annen nyttelast, slik at ikke begrensningene på kaisiden skal gå utover forsyningssikkerheten.

Fartøy som ikke får kaiplass umiddelbart må legge seg på anker i Adventfjorden, enten for å vente på ledig kaiplass eller for å tendre inn til land. Figur 4-5 viser hvor mange skip som til enhver tid lå på anker eller i havnebassenget gjennom 2024. Det fremgår tydelig at ankeraktiviteten er konsentrert til sommerhalvåret. Mens det i vintermånedene sjelden ligger mer enn ett skip på anker samtidig, lå det i sommeren 2024 opptil åtte fartøy på anker samtidig.

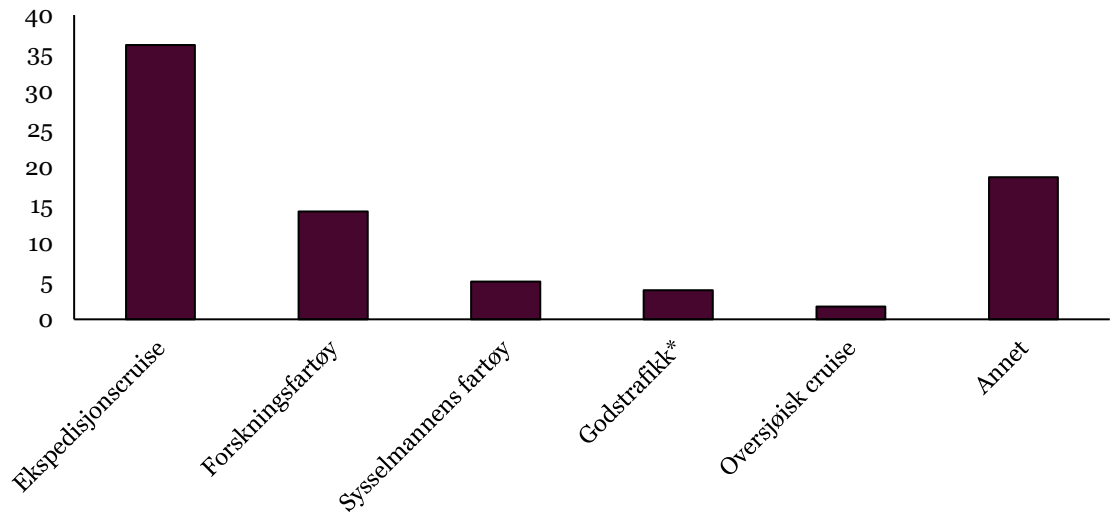
Figur 4-5: Antall skip på anker eller i havnebasseng i 2024. Kilde: Longyearbyen havn



Det er to hovedårsaker til at antallet fartøy som ligger til anker er høyere i sommerhalvåret. For det første er trafikken til Longyearbyen størst i sommermånedene, og kapasitetsutfordringer gjør at flere skip ikke får umiddelbar tilgang til kai. For det andre er det også flere fritids- og mindre passasjerfartøy i omløp i denne perioden, og mange av disse ønsker å ligge på anker. I 2024 utgjorde passasjer- og fritidsfartøyene omtrent 21 prosent av alle anløp som lå på anker. For øvrige fartøystyper – som cruise, forskning og gods – er det i all hovedsak begrenset kaikapasitet som forklarer at fartøy ligger på anker. Dette er trolig også tilfellet for de anløpene som ligger på anker i vinterhalvåret.

De skipene som ikke får kaiplass vil da måtte vente på å få komme til kai, eller ha en mer krevende logistikk knyttet til for eksempel tendring. Dette medfører en kostnad for disse skipene. Hvor stor denne kostnaden er, avhenger både av skipstype og hvor lenge fartøyet må vente. Som vist i figuren under er det stor variasjon i hvilke skip som ligger på anker. I figuren er passasjer- og fritidsbåter samt oljetankskip tatt ut, ettersom det er andre hensyn enn kapasitet som gjør at disse skipstypene ligger på anker.

Figur 4-6: Antall timer på anker for ulike skipstyper. Totalt antall timer i 2024. Kilde: Longyearbyen havn



* Godstrafikken utenom oljetankskip.

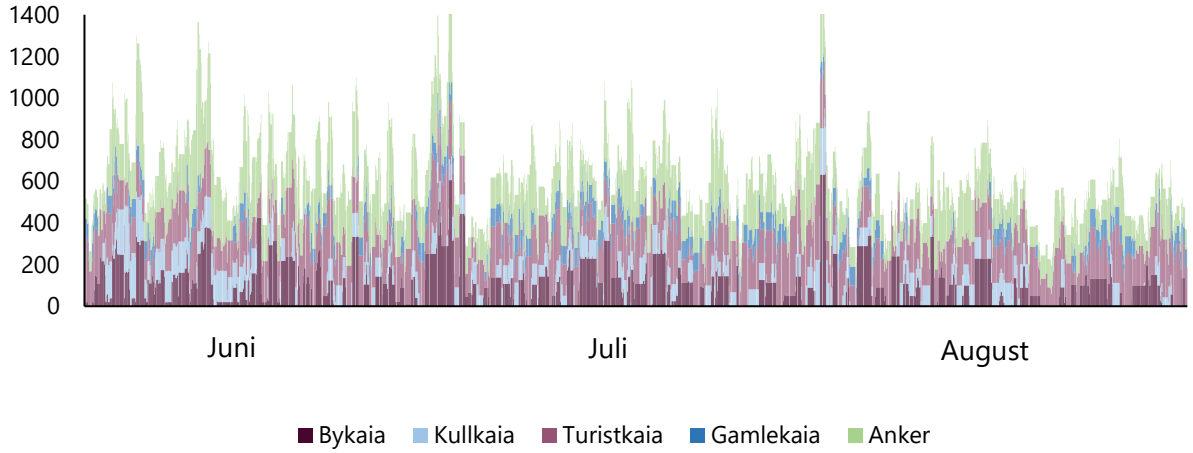
Ekspedisjonscruise lå samlet sett 36 timer på anker i 2024. Når ekspedisjonscruisene ikke får plass på kai tendrer de ofte passasjerer i land. Dette er en praktisk løsning som har oppstått som følge av begrenset tilgang på kai. Konsekvensene av at skip må tendre er mindre effektive operasjoner, og at dette kan være krevende dersom passasjerene ikke er båtvante eller det er krevende værforhold. Flere aktører uttrykker at dette er håndterbart, mens andre opplever det som utfordrende.

Det er også noe liggetid på anker for forskningsfartøy, hvor manglende kai kan føre til forsinkelser i feltarbeid – særlig dersom utstyr skal settes i land. For Sysselmesteren er rask tilgang til kai viktig i en beredskapssituasjon, og i praksis har Polarsyssel svært lite tid på anker. Enkelte andre aktører, som Kystvakten, benytter ankerplass som del av sin vanlige operasjonsform og er derfor mindre avhengige av kai for sine oppdrag.

Det er viktig å merke seg at dataene ikke nødvendigvis fanger opp hele kapasitetsbildet. Fra tidligere analyser av andre havner er det klart at mange skip tilpasser seg manglende kapasitet ved å for eksempel senke tempoet på innseilingen, slik at de anløper senere, uten å bli liggende på anker. Likefremt har skipet blitt påvirket av kapasitetsmangelen. Andre fartøy kan også kansellere anløp på grunn av kapasitetsmangel. Ingen av disse kategoriene plukkes opp i statistikken, og slik sett utgjør den et konservativt estimat på kapasitetsutfordringene skipstypene opplever. Antallet skip på anker gir likevel en indikasjon på hvilke perioder det er størst press, og liggetid på anker gir et grovt anslag på den delen av trafikken som blir mest påvirket av begrenset kaikapasitet.

Kapasitetsutfordringene kommer også til uttrykk i belastningen på de enkelte kaiene. For å anslå den totale belastningen på havna er det ikke tilstrekkelig å kun se på antall anløp eller tiden fartøyene ligger til kai, men man må også hensynta lengden på skipene som ligger inne. Figur 3-6 viser den totale belastningen per kai i sommermånedene, målt i antall meter med fartøy som ligger inne til enhver tid.

Figur 4-7: Antall meter med fartøy som var på de ulike kaiene til enhver tid i sommermånedene 2024. Kilde: Menon Economics og Longyearbyen havn



Vi ser at det er store variasjoner fra dag til dag, og at det særlig er dagene med høyt press på Bykaia som gir kapasitetstopper. Dette er gjerne dager hvor oversjøiske cruise kommer inn til og beslaglegger kaikapasiteten i lengre perioder. Trafikken ved Turistkaia er mer jevn, ettersom den betjener mange mindre fartøy, mens bruken av både Gammelkaia og Kullkaia varierer betydelig.

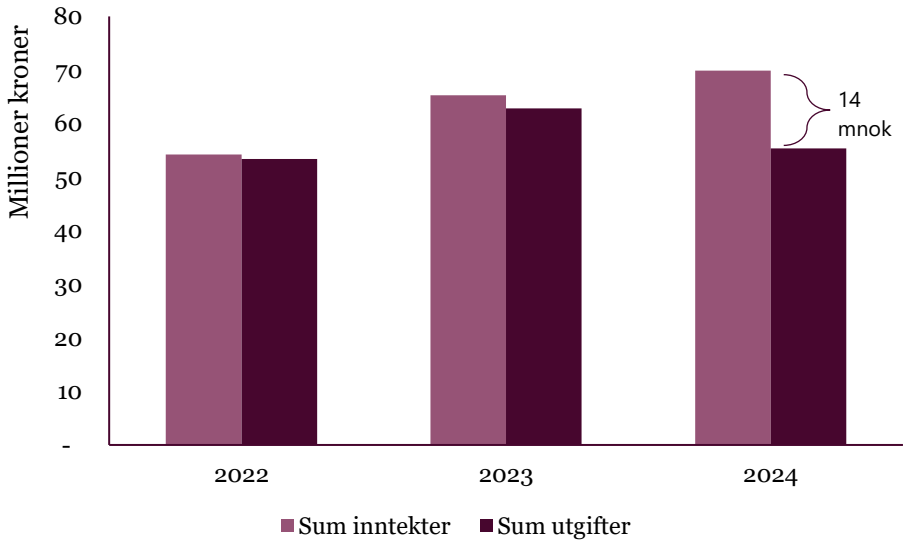
Figuren illustrerer også at høy belastning på én kai ikke nødvendigvis fører til økt bruk av andre kaier. Dette skyldes at kaiene i praksis er spesialisert for ulike formål, og at det i begrenset grad er mulig å overføre trafikk mellom dem på kort sikt. Mangelen på substituerbarhet gjør at den

samlede havnekapasiteten blir mindre fleksibel, og reduserer havnas evne til å håndtere topper i etterspørselen. Dette innebærer lav funksjonell redundans – altså at få kaier kan fylle samme rolle eller håndtere samme type trafikk.

4.1.4 Havnas inntekter og utgifter

Longyearbyen havns inntekter har økt over de senere årene, og i 2024 gikk havna med et overskudd på 14 millioner kroner.

Figur 4-8: Havnas utgifter, inntekter og overskudd de siste 5 årene. I løpende kroner. Kilde: Longyearbyen havn.



Grunnen til inntektsveksten er særlig at havna har økt prisene på sine tjenester, slik at de har en høyere inntjening per anløp. Dette overskuddet gikk delvis til å finansiere et utbytte på 1,1 millioner kroner.

4.2 Fremtidig utvikling

Utviklingen av Longyearbyen havn må tilpasses forventet utvikling i trafikkmønster, behov og robusthet i strategiperioden frem mot 2037. Dette delkapitlet går derfor gjennom mulige fremtidsscenarioer knyttet til trafikkutvikling, og hvilke implikasjoner det har for havnas kapasitet og økonomi. Det ser også på utviklingen i havnas fremtidige kostnader, og hvordan disse påvirkes av blant annet klimaendringer og tekniske forhold. I tillegg ser også delkapitlet på hvordan spesifikke hendelser vil påvirke havnekapasitet og beredskap i Longyearbyen. Scenarioene og hendelsene er valgt for å belyse ulike mulige utviklingsbaner, og gir et grunnlag for å teste havnas sårbarhet og behov for tilpasning. Scenarioene og hendelsene dekker imidlertid ikke hele spekteret av framtidige utfall.

4.2.1 Mulige fremtidsscenarioer

For å kunne si noe om hva som er en hensiktsmessig strategisk retning, er det viktig å gjøre vurderinger av hvordan fremtiden ser ut. Dette delkapitlet presenterer derfor fremskrivinger og mulige fremtidsscenarioer som havna må forholde seg til. Fremskrivingene tar utgangspunkt i kystverkets prognoser for Nord-Norge, med spesialtilpasninger for utviklingstrekk som er spesielle for Svalbard.

Oversjøiske cruise er en skipstype der det er usedvanlig stor usikkerhet, og den har stor innvirkning på havnas inntekter. På den ene siden er det gode drivere bak arktiske cruise, og dette har vokst kraftig de senere årene. På den andre side er det usikkerhet om man i det hele tatt ønsker store cruise til Svalbard. Dette hensyntas i tre ulike scenarioer for fremtidig trafikk.

Basisscenarioet vårt innebærer en svak reduksjon i antall anløp totalt sett. En driver bak dette er en glidning mot større fartøy, og færre anløp innebærer derfor ikke nødvendigvis mindre aktivitet i havna. I basisscenarioet venter vi for eksempel færre oversjøiske cruiseskip under 300 m, men flere over 300 m.[31] For ekspedisjonscruise[32] legger vi til grunn en konstant aktivitet, ettersom begrensninger ved flyplassen og øvrig infrastruktur gir lite vekstpotensial for dette segmentet. Ettersom det ikke har vært betydelig sesongutglidning de siste årene til tross for økt press, antar vi også samme sesongfordeling for ekspedisjonscruise som tidligere år. Vi legger i tillegg til grunn noe vekst i orlogsfartøy, og konstant aktivitet for sysselmesters fartøy. For øvrige fartøystyper legger vi til grunn Kystverkets prognoser, som blant annet innebærer en liten reduksjon i antallet passasjerbåter under 70 meter, samt noe økning i bulkskip og fiskefartøy.

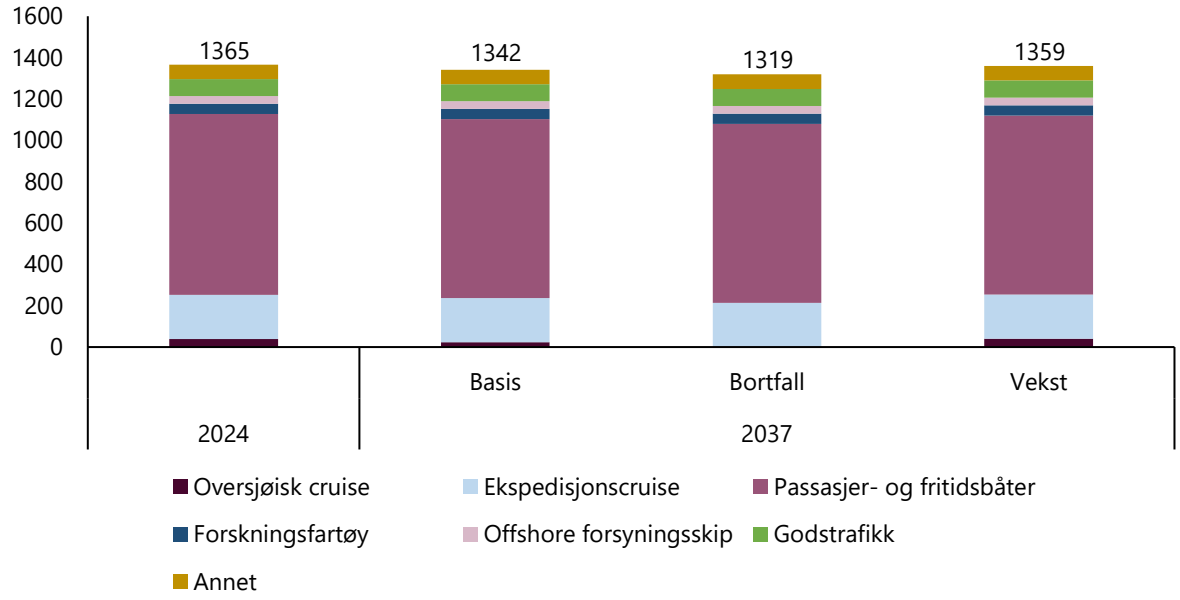
Bortfall-scenarioet innebærer her strengere reguleringer på oversjøiske cruise, som medfører at denne skipstypen fases helt ut. Vi legger her til grunn at denne trafikken forsvinner fullstendig tidlig i perioden. Scenarioet er inkludert for å belyse hvilke konsekvenser et slikt bortfall vil ha for havna, dersom reguleringene skulle bli innført, og ikke nødvendigvis fordi det fremstår som et sannsynlig utfall. Politiske signaler om i hvilken grad oversjøisk cruisetrafikk er ønsket på Svalbard gjør det nødvendig å vurdere denne muligheten. Øvrig trafikk forutsettes å være lik som i basisscenarioet.

Vekstscenarioet skiller seg fra basisscenarioet ved at cruisetrafikken øker. Dette gjelder oversjøisk cruise, hvor det legges til grunn at økt interesse for arktiske reisemål gir en vekst i cruisetrafikken.[33] I dette scenarioet øker antallet anløp med cruise på over 250 m betydelig, og nedgangen i cruiseskip mellom 150 og 250 m er mindre enn i basisscenarioet. Øvrig trafikk er lik som i basisscenarioet.

Disse scenarioene bruker vi for å vurdere behov knyttet til kapasitet og økonomi, og sårbarhet. Antallet anløp årlig i de ulike scenarioene er oppsummert i figuren under.

[31] I basisscenarioet er cruiseprognosene basert på cruiseprognoser 4 i Reviderte prognoser for anløp av cruiseskip til norske havner.
[32] Her definert som cruiseskip under 150 m.
[33] I vekstscenarioet er cruiseprognosene basert på cruiseprognoser 1 i Reviderte prognoser for anløp av cruiseskip til norske havner.

Figur 4-9: Antallet anløp i dag og i 2037 i de tre scenarioene. Kilde: Longyearbyen havn og Menon Economics



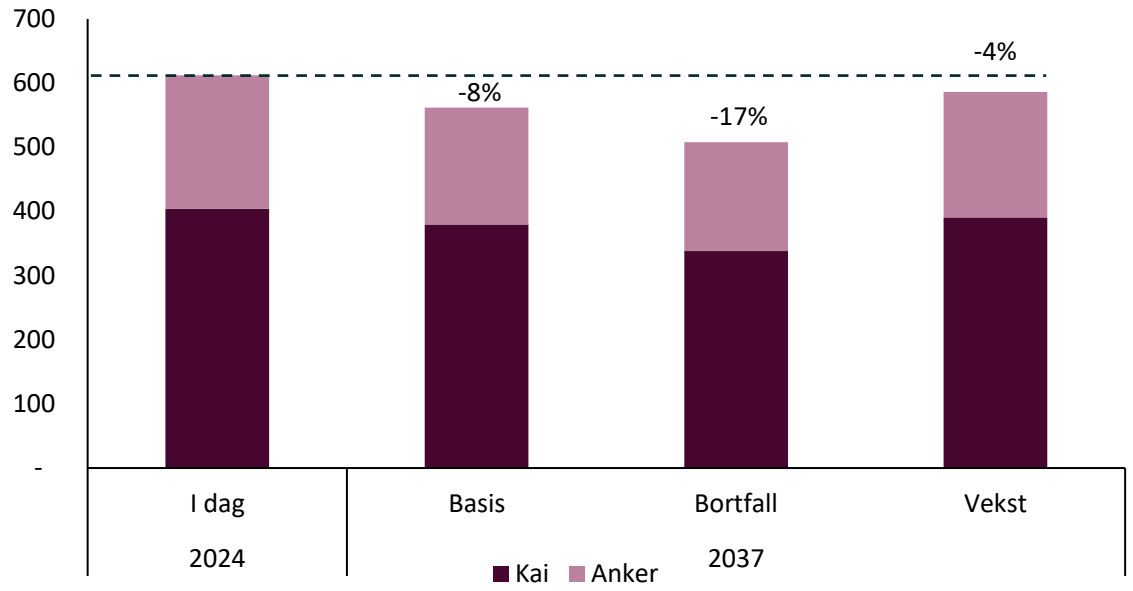
Antallet anløp i 2037 skiller i alle scenarioer seg svært lite fra i dag. Samtidig forventes skipene bli større over tid, noe som i så fall vil innebære at belastningen per skip øker. Forskjellen i anløp er også relativt liten mellom scenarioene, hvor forskjellen mellom vekstscenarioet og scenarioet med bortfall av oversjøisk cruisetrafikk kun er om lag 40 anløp i 2037. Selv om antallet anløp ikke skiller seg betydelig mellom scenarioene er det her imidlertid snakk om store cruiseskip, som vil ha betydning for både kapasitet og økonomi i havna.

I tillegg til trafikkutviklingen som inngår i scenarioene, kan også lokale prosjekter gi midlertidig økning i aktivitet og behov for kapasitet. Rehabiliteringen av boligene i Longyearbyen er et eksempel på et tiltak som vil kreve betydelige leveranser og logistikkstøtte, men som foreløpig ikke er hensyntatt i fremskrivingene ettersom det ikke foreligger tilstrekkelig konkret informasjon om omfang og tidsplan. Et slikt prosjekt vil kunne trekke de reelle trafikkestimatene noe opp i planperioden.

Kapasitet i de ulike scenarioene

Til tross for at det samlede antallet anløp går noe ned i alle scenarioer, vil belastningen på havna ikke nødvendigvis reduseres. Som vist i kapittel 4.1 legger store fartøy beslag på betydelig kaikapasitet og har ofte lang liggetid, noe som bidrar til kapasitetsutfordringer i sommermånedene. For å illustrere belastningen har vi beregnet hvor mange meter fartøy som til enhver tid ligger til kai eller på anker i dag og i de ulike scenarioene. Figuren under viser gjennomsnittlig antall meter med skip til kai og på anker per time i sommermånedene (juni–august).

Figur 4-10: Gjennomsnittlig antall meter med skip inne til kai og på anker per time i juni-august. Kilde: Longyearbyen havn og Menon Economics



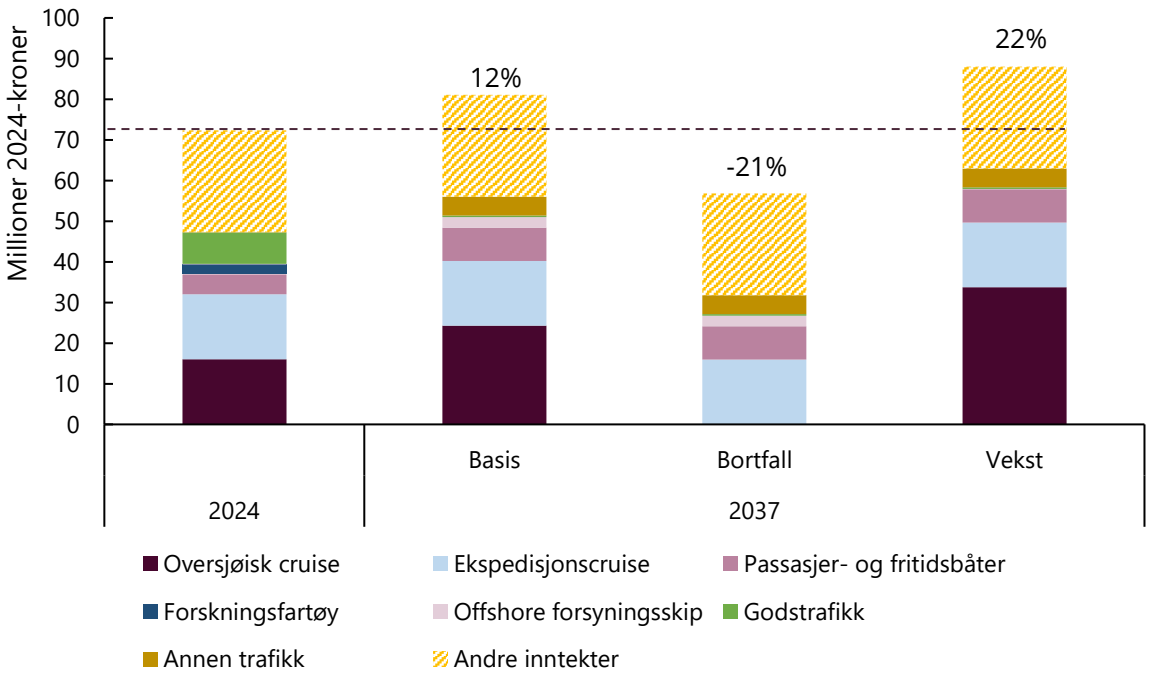
Figuren viser at det i sommermånedene fortsatt vil være behov for at skip ligger på anker, selv om behovet potensielt reduseres noe sammenlignet med 2024. Forskjellene mellom scenarioene er imidlertid små, og nivåene ligger tett opp mot dagens belastning. Det betyr at kapasitetsutfordringene vi ser på i havna i dag i all hovedsak vil vedvare også i årene fremover, selv i et scenario med lavere vekst. Denne fordelingen legger til grunn at dagens kaikapasitet opprettholdes. Uten vedlikeholds- og investeringstiltak kan kapasiteten svekkes ytterligere, noe som vil gi en større andel skip på anker.

Havnas inntekter i de ulike scenarioene

Der scenarioene virkelig skiller seg fra hverandre, er i hva de innebærer for havnas økonomi. Figuren under viser havnas inntekter i 2024 og fremskrevne inntekter i 2037 i henholdsvis basisscenarioet, vekstscenarioet og scenarioet hvor oversjøisk cruise bortfaller. Inntekstberegningene tar utgangspunkt i fakturagrunnlaget, der inntekter er fordelt på de ulike fartøyskategoriene. For enkelte poster har det imidlertid ikke vært mulig å fastslå hvilken fartøytype de tilhører, og disse er derfor samlet under «andre inntekter». Noen av disse inntektene vil i realiteten trolig tilhøre en bestemt fartøyskategori, noe som innebærer at enkelte kategorier kan være underestimert i figuren.

En av kategoriene som kan være underestimert er oversjøisk cruise, som Longyearbyen havn selv opplever at står for en svært stor andel av inntektene. Selv når vi kun medregner de inntektene som sikkert kan knyttes til ulike kategorier har oversjøisk cruise stor betydning for inntektsgrunnlaget, men det bør altså anses som et svakt konservativt estimat. I både basis- og vekstscenarioet øker inntektene frem mot 2037, særlig som følge av større fartøy innen oversjøisk cruise og fritidsbåtsegmentet. I scenarioet med bortfall av cruisetrafikken reduseres inntektene sammenliknet med i dag.

Figur 4-11: Havnas inntekter i dag og i de tre scenarioene, i faste 2024-kroner. Kilde: Longyearbyen havn og Menon Economics



Figuren viser at dersom oversjøisk cruise fases ut, vil det få merkbare økonomiske konsekvenser for havna. Inntektene reduseres da med om lag 20 prosent sammenlignet med dagens nivå på ca. 70 millioner kroner. Et slikt bortfall vil svekke havnas økonomiske bæreevne og kan på sikt utfordre evnen til å finansiere drift, vedlikehold og investeringer. Som vi viste i kapittel 2 er havnas inntekter viktige både for å ivareta kapasiteter og tjenester i havna, og dersom havnas eiere ønsker å ta ut utbytte. En situasjon med bortfall av oversjøiske cruise vil derfor påvirke både de øvrige brukerne av havna og eierne, dersom havnetjenestene ikke finansieres på andre måter.

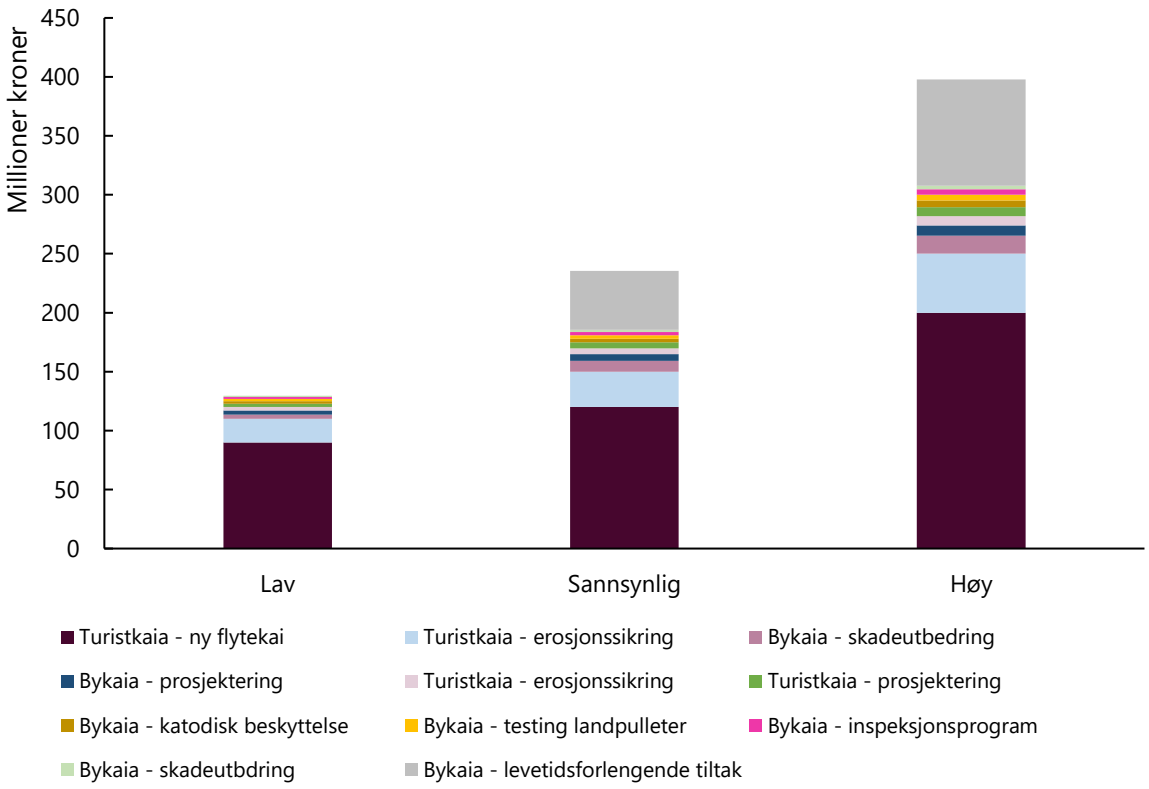
Fremtidig utvikling i havnas kostnader

Havneinfrastrukturen i Longyearbyen er gammel, og det forventes et betydelig vedlikeholds- og investeringsbehov fremover for at tjenestetilbudet i havna skal kunne opprettholdes på liknende nivå som i dag. Dersom havna ikke skal forfalle, vil det være nødvendig med økte utgifter til vedlikehold og investeringer.

Dr.techn. Olav Olsen har gjennomført en overordnet analyse av beskaffenheten til eksisterende havneinfrastruktur og gjort grove anslag på hvor mye det vil koste å opprettholde tjenestetilbudet i havna frem mot 2037. Dette innebærer at man gjør de investeringene som er nødvendige for at havna skal kunne opprettholde samme tilbud som i dag, og en forlengelse av havnas levetid.[34] Disse utgiftene er detaljert opp i notatet «Tilstandsvurdering – eksisterende havneinfrastruktur», og utgiftene gjengis under i tre scenarioer: et lavt scenario, et sannsynlig scenario, og et høyt scenario.

[34] Levetidsforlengelsen innebærer her investeringer slik at gjenstående levetid ved endt strategiperiode tilsvarer forventet gjenværende levetid i dag.

Figur 4-12: Utgifter i perioden 2026-2037 for å gjennomføre tiltak for å opprettholde nivået på havneinfrastrukturen i Longyearbyen havn. Faste 2024-kroner. Kilde: Dr.techn. Olav Olsen



Som man kan se av figuren er spennet for de samlede kostnadene vil ligge mellom 130 millioner kroner og 400 millioner kroner over perioden. De største kostnadene er knyttet til en ny flytekai og erosjonssikring på Turistkaia, samt levetidsforlengende tiltak på Bykaia. Utover disse er det en rekke ytterligere tiltak som bør gjennomføres gjennom perioden, som hver for seg utgjør relativt få millioner i kostnad, men som samlet utgjør en betydelig sum.

Disse kostnadene legger til grunn at Longyearbyen havn gjør de nødvendige tiltakene for å opprettholde nivået på tjenestene havneinfrastrukturen leverer i dag. Det er mulig å investere mindre enn det lave scenarioet, men det vil innebære en uforsvarlig risiko knyttet til infrastrukturen, hvor man går i betydelig risiko for at Bykaia og/eller Turistkaia blir indisponibel. Vi ser nærmere på slike konsekvenser i delkapittel 4.2.2, men har ikke kostnadsfestet et scenario der man underinvesterer i havneinfrastruktur slik at den forringes ytterligere.

Utgiftene i disse scenarioene utgjør årlig fra 10 millioner kroner i året til litt over 30 millioner kroner i året. Dette er en betydelig vekst fra 2024, da utgiftene var på rundt 55 millioner kroner. Det forventes altså at utgiftene vil måtte øke betydelig fra dagens nivå for å kunne opprettholde havneinfrastrukturen.

Fremtidig utvikling i havnas resultat

For å vise mulighetsrommet for utfall i havnas resultat, kombinerer vi utgiftsscenarioene med inntektsscenarioene.

Som illustrert over, ligger spennet for inntekter i 2037 i området 55 millioner kroner i året til 88 millioner kroner i året. I gjennomsnitt i perioden blir spennet noe snevrere, ettersom inntektene gradvis utvikler seg til disse nivåene, og ligger i området 56 til 84 millioner kroner i året.

Utgiftene vokser fra dagens 55 millioner til 66 til 88 millioner. Hvordan disse scenarioene slår ut i kombinasjon vises i tabellen under.

Tabell 4-1: Årlig gjennomsnittlig resultat (differanse mellom inntekter og utgifter) for scenario av inntekter og utgifter i perioden 2026-2037. Tall i millioner kroner.

		Inntektsscenario		
		Lav	Basis	Høy
Utgifts-scenario	Lav	-12	10	16
	Sannsynlig	-21	1	7
	Høy	-35	-12	-6

Som tabellen viser, er det et betydelig utfallsrom, hvor nesten samtlige scenarioer ender opp med et lavere overskudd enn i dag. Kun kombinasjonen høy inntektsvekst og lav utgiftsvekst gir en bedret situasjon mot 2024 sitt resultat på 14 millioner kroner.

Samtidig gir over halvparten av scenarioene et underskudd – og visse et betydelig et. Dette underskuddet innebærer altså at havna vil ha større utgifter enn inntekter i perioden frem mot 2037. I disse scenarioene vil da havna enten måtte få økt ekstern finansiering, ta opp lån, eller la være å gjøre nødvendig vedlikehold og investeringer, slik at havneinfrastrukturen forfaller ytterligere. For lavt inntektsscenario, der oversjøiske cruise bortfaller, gjelder dette for alle utgiftscenarioer. Dersom oversjøiske cruise bortfaller, virker det dermed usannsynlig at havna vil ha økonomi til å kunne gjennomføre nødvendig vedlikehold og investeringer uten innskudd av eksterne midler, eller andre faktorer endres.

Faktorene vi har sett på til nå, er de som kan tallfestes. Det er også mange hendelser som kan påvirke havna som vi ikke har tallfestet i kroner og øre, men som kan få stor betydning for havnas drift, tjenester og økonomi. Vi går gjennom disse i neste delkapittel.

4.2.2 Hendelser som kan inntreffe

I tillegg til scenarioene for fremtidig trafikkutvikling, er det viktig å vurdere hvordan mer spesifikke hendelser kan påvirke kapasitet og beredskap i havna og Longyearbyen-samfunnet. Vi tar her ikke direkte stilling til sannsynligheten for at disse hendelsene vil inntreffe, men belyser dem fordi konsekvensene potensielt vil kan være så omfattende at det er nødvendig å være forberedt på dem. Hensikten med å inkludere slike hendelser er å synliggjøre sårbarheter i havnesystemet, og å vurdere behovet for tiltak som kan styrke robustheten over tid.

Vi ser på fire ulike hendelser:

1) **Turistkaia blir midlertidig indisponibel**, for eksempel som følge av ekstremvær, ising eller skade.

2) **Gammelkaia faller midlertidig bort**, enten på grunn av teknisk svikt eller vedlikeholdsbehov.

3) **Statlig tilstedeværelse øker**, som følge av nye politiske føringer eller skjerpet sikkerhetssituasjon. Statlige myndigheter vil for eksempel kunne overstyre adgangen til Bykaia.

4) **Kapasiteten på Kullkaia øker**, som følge av nye investeringer og oppgraderinger.

De tre første hendelsene representerer ulike former for bortfall eller begrensning av tilgjengelig kapasitet, mens den siste viser et tiltak som kan styrke robustheten. Tabell 4-1 oppsummerer hvordan hver hendelse påvirker antall tilgjengelige kaimeter, trafikkmengde og samlet havnekapasitet i Longyearbyen.

Tabell 4-2: Ulike hendelsers effekt på kaimeter, sjøtrafikk og havnekapasitet i Longyearbyen

Hendelse	Kaimeter i Longyearbyen	Trafikk i Longyearbyen	Effekt på kapasitet
Som i dag	550	Som i scenarioene	Omtrent som i dag
Turistkaia blir indisponibel	200	Som i scenarioene	Lavere
Gammelkaia blir indisponibel	496	Som i scenarioene	Lavere
Økt statlig tilstedeværelse	550	Høyere enn i scenarioene	Lavere
Økt kapasitet på Kullkaia	>550	Som i scenarioene	Høyere

Tabellen viser at de tre første hendelsene gir redusert kapasitetsnivå, enten gjennom bortfall av fysisk kaikapasitet eller gjennom økt press fra statlige fartøy. Dersom én kai faller bort, vil trafikken måtte fordeles på de gjenværende kaiene, som allerede i dag har kapasitetsutfordringer i sommermånedene. Hendelse 3 illustrerer hvordan politiske prioriteringer knyttet til beredskap eller suverenitetsutøvelse kan redusere fleksibiliteten for annen trafikk i perioder med høyt press.

I motsetning til de øvrige hendelsene innebærer hendelse 4 økt kapasitet i havna, ettersom Kullkaia i større grad kan avlaste øvrige kaier. Dette kan redusere trengsel, særlig for gods og bulklaster. I hvilken grad Kullkaia kan avlaste annen trafikk avhenger av hvordan kaia tilrettelegges for et bredere spekter av operasjoner.

Hendelsene skissert i tabellen over kan inntreffe uavhengig av det generelle trafikknivået. Det er derfor nødvendig å vurdere hendelsene i sammenheng med scenarioene for trafikkutvikling. Konsekvensene av én og samme hendelse vil kunne variere betydelig, avhengig av om den oppstår i en situasjon med lav, moderat eller høy trafikk. Dette gjelder særlig bortfall av kaier, hvor pågangen på de gjenværende kaiområdene blir større ved en høyere trafikkmengde. Under går vi gjennom konsekvensene av hendelsene i de ulike scenarioene.

Konsekvenser av at Turistkaia blir indisponibel

Turistkaia i Longyearbyen er i utgangspunktet ikke konstruert for tunge belastninger eller krevende klimatiske forhold, og er særlig sårbar for blant annet ekstremvær. Dersom kaia blir midlertidig eller permanent indisponibel, vil det få betydelige følger for trafikkavviklingen i havna og for aktørene som er avhengige av denne kapasiteten.

Turistkaia benyttes i dag primært av mindre fartøy, inkludert lokal passasjertrafikk, ekspedisjonscruise og turistrelatert virksomhet som RIB-båter. Kaia utgjør en betydelig andel av de totale tilgjengelige kaimeterne i Longyearbyen havn, og det kan ligge et stort antall skip langs kaia samtidig. I praksis finnes det få realistiske alternativer for å absorbere denne trafikken dersom Turistkaia skulle bli utilgjengelig. Det kreves stor samlet kapasitet for å erstatte kaifronten og funksjonene, og både fysisk plass og tilrettelagt infrastruktur for slike fartøy er begrenset andre steder i Longyearbyen. Noe av trafikken fra større fartøy vil kunne bli absorbert av Bykaia dersom det er ledig kapasitet her, men de fleste av fartøyene som i dag benytter Turistkaia er ikke er egnet for Bykaia. Et bortfall av Turistkaia vil derfor ha store konsekvenser for lokalt næringsliv. Konsekvensene vil også i liten grad være påvirket av trafikkbelastningen på Bykaia.

For Longyearbyen havn vil et bortfall av Turistkaia være krevende økonomisk. Inntektene fra trafikken som i dag benytter kaia vil reduseres, samtidig som havna vil påføres direkte kostnader

knyttet til reetablering av kapasitet eller utvikling av alternativ infrastruktur – som for eksempel drivstoffylling på Bykaia. Dersom bortfallet sammenfaller med lavere inntekter fra oversjøisk cruise, kan dette bidra til en økonomisk skvis som svekker havnas evne til å gjennomføre nødvendige tiltak. Tilsvarende vil konsekvensene være lettere å håndtere dersom oversjøisk cruise opprettholdes eller øker, ettersom dette gir økt inntektsgrunnlag og større økonomisk buffer.

På tvers av scenarioer vil et bortfall av Turistkaia redusere havnas samlede redundans. Tap av denne infrastrukturen gjør at færre funksjoner kan opprettholdes i tilfelle teknisk svikt, vedlikeholdsbehov eller væravhengige utfordringer på andre kaier. Den reduserte fleksibiliteten svekker både havnas operasjonelle robusthet og evne til å opprettholde normal trafikkavvikling i stressede situasjoner.

Konsekvensene av bortfall av Turistkaia er oppsummert i figuren under.

Konsekvenser av at Turistkaia blir indisponibel

	Bortfall av oversjøisk cruise	**Basisscenario**	**Vekstscenario**
Robusthet og redundans	Lavere robusthet og redundans		
Kapasitet	Stor reduksjon i tilbud. Noe økt pågang på Bykaia		
Havnas økonomi	Redusert inntekt for havna, som her kommer i tillegg til inntektstapet som følger av mindre cruise	Redusert inntekt for havna	
	Økte utgifter til reetablering av kapasiteter og utvikling av alternativ infrastruktur		

Konsekvenser av at Gammelkaia blir indisponibel

Gammelkaia i Longyearbyen er i dag preget av usikker teknisk tilstand, og det er knyttet bekymring til kaifrontens bæreevne og levetid. Det er trolig at kaia innen få år vil måtte gjennomgå omfattende vedlikeholdsarbeid, og det kan ikke utelukkes at den enten midlertidig eller permanent vil bli utilgjengelig for fartøy. Et bortfall av Gammelkaia vil få særlig store konsekvenser for samfunnskritiske funksjoner, gitt at kaia i dag benyttes til en betydelig andel av den regulære godstransporten til og fra Longyearbyen.

Hovedfartøyet for forsyning av varer til Svalbard – lasteskipet MS Norbjørn – har i dag Gammelkaia som sin faste anløpsplass. Dersom denne kapasiteten faller bort, vil Norbjørn måtte benytte Bykaia. Ettersom godstransport er en høyt prioritert samfunnsfunksjon, vil Norbjørn potensielt gis forrang foran øvrig trafikk. Dette vil føre til at andre fartøy må vente eller anløpe på andre tidspunkter, og vil i praksis redusere den tilgjengelige kapasiteten på Bykaia for øvrig skipsfart. Det vil også by på ekstra logistikkutfordringer, ettersom tankanlegget som alt drivstoff til Longyearbyen per i dag er på Gammelkaia.

Det samme gjelder Polarsyssel, Sysselmesterens fartøy, som ofte ligger ved Gammelkaia når fartøyet ikke er ute på oppdrag. Fartøyet har behov for å kunne mobilisere raskt ved beredskapshendelser, og det er derfor en fordel med fast tilgang på kaiplass. Dersom Gammelkaia er indisponibel, vil også Polarsyssel kunne benytte Bykaia, og på den måten beslaglegge kaiområder som ellers kunne blitt brukt av annen trafikk.

Konsekvensene av bortfall vil i stor grad avhenge av den øvrige trafikkmengden. I et scenario med bortfall av oversjøisk cruise vil kapasiteten i havna være noe mindre presset, og det kan være lettere å finne rom for Norbjørn og Polarsyssel i sommermånedene uten at annen aktivitet fortrenges. I basisscenarioet, og særlig i et scenario med vekst i oversjøisk cruise, blir utfordringene i høysesongen større. Kombinasjonen av høy frekvens og prioriterte behov fra

Norbjørn og Polarsyssel, samt økt bruk av Bykaia fra andre aktører, kan i perioder føre til at det ikke er tilgjengelig kapasitet igjen for forskningsfartøy, ekspedisjonscruise eller annen lokal trafikk.

På den økonomiske siden vil bortfallet også kunne ha merkbare effekter. I de tilfellene hvor Polarsyssel og Norbjørn beslaglegger kapasitet på Bykaia, kan dette føre til at kommersielle fartøy med høyere betalingsvilje må avvises eller flyttes. For havna vil dette kunne bety tapte inntekter, særlig i høysesongen.

Et bortfall av Gammelkaia vil også redusere havnas funksjonelle redundans, ettersom det fjerner en viktig kapasitet for både gods og beredskap. Gammelkaia er også den eneste kaia per i dag som har tankanlegg til drivstoff. Dersom Bykaia er den eneste kaia som kan håndtere slike funksjoner, øker risikoen for at én teknisk svikt eller kapasitetskonflikt får store konsekvenser for samfunnets drift. Dette gjør Longyearbyen vesentlig mer sårbar enn havner på fastlandet.

Konsekvensene av bortfall av Gammelkaia er oppsummert i figuren under.

Konsekvenser av at Gammelkaia blir indisponibel

	Bortfall av oversjøisk cruise	**Basisscenario**	**Vekstscenario**
Robusthet og redundans	Lavere robusthet og redundans		
Kapasitet	Økt pågang fra godstrafikk og offentlige fartøy på Bykaia	Økt pågang fra godstrafikk og offentlige fartøy på Bykaia, som kan fortrenge annen trafikk	
Havnas økonomi	Trolig liten effekt på inntektene	Reduserte inntekter for havna hvis annen trafikk fortrenges	
	Økte utgifter til utvikling av alternativ infrastruktur		

Økt myndighetstilstedeværelse

En mulig utvikling i havna er økt myndighetstilstedeværelse, for eksempel i form av flere anløp fra Kystvakta eller andre statlig beredskapsaktører. Dette kan skje som følge av endrede geopolitiske forhold, nye sikkerhetsbehov eller styrket statlig fokus på norsk tilstedeværelse i nordområdene. Slik tilstedeværelse har stor strategisk betydning for Norge og vil trolig ha høy prioritet dersom kapasitetskonflikter oppstår.

Økt myndighetstilstedeværelse påvirker ikke den totale kapasiteten i havnestrukturen direkte, med mindre de statlige skipene har behov for andre kapasiteter enn hva som eksisterer i dag. I et slikt tilfelle vil det kunne oppstå behov for investeringer i nye kapasiteter. I tillegg vil økt statlig tilstedeværelse kunne føre til at eksisterende kapasitet disponeres på nye måter. Statlige fartøy vil for eksempel kunne ha fortrinnsrett til kai ved behov, og dette kan føre til at annen aktivitet må vike – spesielt dersom anløpene skjer hyppig eller med kort varsel. Dette skaper potensielt høyere usikkerhet for kommersielle aktører, og kan redusere forutsigbarheten i anløpsplanlegging og drift.

Konsekvensene vil kunne variere avhengig av trafikkmengden i havna for øvrig. I basisscenarioet, hvor trafikken er relativt lik som i dag, kan det oppstå kapasitetskonflikter i perioder med høy belastning, særlig i sommermånedene. For eksempel kan cruiseskip måtte ligge til anker dersom Bykaia må frigjøres for statlige fartøy. I scenarioet med bortfall av oversjøisk cruisetrafikk vil dette problemet være noe mindre, ettersom mer ledig kapasitet på Bykaia i sommermånedene innebærer økt kapasitet for statlige og andre fartøy.

I scenarioet med vekst i oversjøisk cruise vil imidlertid konsekvensene kunne bli betydelige. Dersom havna må avvise eller omdisponere kommersiell trafikk i høysesong til fordel for myndighetsfartøy, kan det medføre både direkte inntektsbortfall og svekket tillit hos operatører.

Dette kan også redusere havnas evne til å følge opp egen økonomisk strategi, og innebærer økt sårbarhet for raske endringer i etterspørselen etter kai. Effektene forsterkes ytterligere dersom slike prioriteringer skjer på kort varsel, for eksempel ved beredskapssituasjoner.

Økt myndighetstilstedeværelse styrker på den annen side samfunnets beredskapsevne og Norges evne til å hevde suverenitet i nord. Samtidig gjør en slik tilstedeværelse det desto viktigere for havna å sikre tilstrekkelig fleksibilitet og kapasitet i bunn, slik at slike prioriteringer ikke medfører utilsiktede negative konsekvenser for øvrige brukere.

Konsekvensene av økt statlig tilstedeværelse er oppsummert i figuren under.

Konsekvenser av økt statlig tilstedeværelse

	Bortfall av oversjøisk cruise	**Basisscenario**	**Vekstscenario**
Robusthet og redundans	Ingen direkte virkning på havnestrukturen		
Kapasitet	Potensielt mindre konsekvenser for tilgjengelig kaikapasitet	Trolig betydelige konsekvenser for tilgjengelig kaikapasitet	
Havnas økonomi	Potensielt tap av inntekter fra kommersielle skip	Tap av inntekter fra kommersielle skip	
	Mulige andre investeringsbehov for å tilrettelegge for statlige skip		

Økt kapasitet på Kullkaia

Store Norske har påbegynt planer for å utvikle Kullkaia videre etter at kullaktiviteten er avsluttet. Dersom det etableres ny eller oppgradert kaikapasitet her, vil det kunne få betydning for den samlede havnestrukturen i Longyearbyen. En oppgradering av Kullkaia kan bidra til å avlaste øvrige kaiområder og dermed øke den funksjonelle redundansen i havna. Dette kan være særlig verdifullt i situasjoner hvor andre kaier er indisponible, eller hvor trafikkmengdene overstiger kapasiteten i dagens havneavsnitt.

Betydningen av tiltaket vil imidlertid avhenge av hvilke funksjoner det faktisk tilrettelegges for på Kullkaia. Dersom det bygges ut kapasitet for å håndtere flere typer trafikk – som gods, forskningsaktivitet eller mindre cruisefartøy – vil det gi havna økt fleksibilitet og større operativt handlingsrom. Muligheten til å bruke Kullkaia til å håndtere ekspedisjonscruise som i dag ligger på anker, kan være et konkret eksempel. Dette vil kunne redusere trykket på Bykaia og bidra til jevnere trafikkflyt i sommermånedene. Samtidig må området tilpasses for denne typen bruk. Kullkaia ligger utenfor sentrum og utenfor isbjørnsikret område, og det vil derfor kreve egne løsninger for sikker transport av passasjerer til og fra byen. Det kan også være behov for miljømessig opprydding og etablering av nye logistikkløsninger før kaiområdet er egnet for annen bruk, som passasjerhåndtering.

Ved lavere trafikkmengder vil oppgraderinger på Kullkaia først og fremst gi økt robusthet og fleksibilitet i havnesystemet, og redusere sårbarheten ved bortfall av andre kaier. Ved høyere trafikk – for eksempel i scenarioet med vekst i oversjøisk cruise – vil en høy funksjonalitet på Kullkaia kunne bidra til å møte etterspørselen i Longyearbyen. I så fall vil det også kunne redusere behovet for ny kaikapasitet andre steder.

Utviklingen av Kullkaia anslås å kunne bidra til å avlaste press på dagens kaier, øke redundansen i havnesystemet og skape større fleksibilitet for Longyearbyen havn. Dersom Kullkaia blir et attraktivt alternativ til Longyearbyen havn vil dette potensielt kunne medføre lavere inntekter for havna, selv om dynamikken her er vanskelig å forutse. Slike konsekvenser vil særlig kunne merkes i et scenario der oversjøisk cruisetrafikk faller bort, og Longyearbyen havn mister en viktig inntektskilde. I kombinasjon med ytterligere trafikkflytting til Kullkaia, vil dette kunne

forsterke havnas økonomiske sårbarhet. I dagens situasjon – og i scenarioer med høy etterspørsel – vil dette trolig være mindre problematisk, ettersom det uansett er knapphet på kai og behov for avlastning. Effekten avhenger også i stor grad av ambisjonsnivået til Store Norske, og hvordan Kullkaia faktisk tilrettelegges for ulike typer trafikk og bruk. Kullkaia ligger også mer utfordrende til med tanke på vær og retning i fjorden, noe som innebærer at ikke alle typer skip nødvendigvis vil ønske å benytte denne kaia.

Konsekvensene av økt kapasitet på Kullkaia er oppsummert i figuren under.

Konsekvenser av økt kapasitet på Kullkaia

	Bortfall av oversjøisk cruise	**Basisscenario**	**Vekstscenario**
Robusthet og redundans	Økt robusthet og redundans		
Kapasitet	Potensielt mindre ventetid for anløpende skip		
Havnas økonomi	Tap av inntekter hvis lønnsom trafikk går til Kullkaia	Tap av inntekter hvis lønnsom trafikk går til Kullkaia. Trolig liten innvirkning ettersom pågangen i havna uansett er høy	

Oppsummert om hendelsene

Dette delkapitlet har vist at konsekvensene av enkeltstående hendelser i havna påvirkes av det samlede trafikknivået. Ved høy trafikk, som i scenarioet med vekst i cruisetrafikken, vil bortfall av Gammelkaia eller andre kapasiteter kunne gi betydelig press på Bykaia. Det kan medføre økt ventetid, flere skip som må legge til anker, og høyere operasjonskostnader for brukerne.

Et gjennomgående trekk i flere av hendelsene er at de svekker havnas redundans. Når én kai faller bort, finnes det i mange tilfeller ikke reelle alternativer som kan overta funksjonen. Dette gjelder særlig kaiavsnitt med spesialiserte funksjoner, som godshåndtering eller passasjerlogistikk. Slike sårbarheter gjør at havna er lite robust for forstyrrelser, særlig i høysesongen.

Behovet for reservekapasitet er særlig viktig i Longyearbyen, ettersom det ikke finnes alternative havner i regionen. Havna er kritisk for forsyning, samfunnsberedskap og næringsliv, og sjøveien er i mange tilfeller den eneste tilgjengelige transportkanalen. Bortfall av kai eller plutselig kapasitetsmangel kan derfor få umiddelbare konsekvenser for samfunnsfunksjoner. Dette understreker behovet for en bevisst og langsiktig planlegging av tilstrekkelig, fleksibel og robust havnestruktur.

5 Strategisk retning

Longyearbyen havn må ta flere strategiske veivalg fremover. Noen valg – som å ivareta dagens kapasitet og sikre økonomisk bærekraft – er robuste og bør fattes uavhengig av utvikling. Andre valg er usikre eller dynamiske, og må baseres på forventninger og tilpasningsmuligheter. Havna må fremover kunne møte både kjente og ukjente behov, og strategien peker derfor på tiltak som både styrker robustheten i dag og åpner for videre utvikling på lengre sikt.

Som vist i kapittel 2 skal Longyearbyen havn ivareta flere ulike hensyn samtidig, både knyttet til å ivareta forpliktelser overfor nasjonale myndigheter, hensynet til lokalsamfunnet, og havnas egen økonomi. Samtidig er det betydelig usikkerhet rundt hvordan rammebetingelsene og behovene til ulike aktører fremover vil utvikle seg. Kapittel 4 viste at trafikkutviklingen er usikker, og at enkeltstående hendelser kan endre forutsetningene for havnas rolle og funksjon.

Samtidig er noen utviklingstrekk allerede tydelige: Havna har i dag høy kapasitetsbelastning i sommermånedene, og veksten som er blitt skissert i tidligere analyser har i stor grad materialisert seg. I tillegg blir skipene som anløper stadig større, noe som innebærer at de opptar mer kapasitet. Selv uten vekst i antallet anløp fremover, vil altså utfordringene med ventetid og høy kapasitetsutnyttelse trolig vedvare. Flere av kaiene er i tillegg over halvveis i sin tekniske levetid, og det er risiko for kapasitetsbortfall uten målrettede tiltak. Samlet innebærer dette at havna må balansere usikkerhet med nødvendige investeringer – og gjøre valg som både møter dagens behov og ruster strukturen for fremtiden.

I møte med denne usikkerheten er det avgjørende å ha en strategisk retning som angir overordnede veivalg for hvordan havna skal utvikles og prioriteres – både på kort og lang sikt. Den strategiske retningen skal bidra til at Longyearbyen havn kan ivareta sitt samfunnsoppdrag på en effektiv og bærekraftig måte, og sikre at havna oppfyller sine forpliktelser som kritisk infrastruktur for samfunn, næringsliv og beredskap på Svalbard. Den overordnede strategiske retningen kan beskrives slik:

Longyearbyen havn skal bidra til å ivareta dagens og fremtidens behov knyttet til havnestruktur, i så stor grad som mulig finansiert av sine egne aktiviteter.

For å følge den strategiske retningen må det fattes beslutninger som bringer havna i ønsket retning. Samtidig varierer graden av usikkerhet mellom ulike valg – noen beslutninger er gunstige uavhengig av hvordan fremtiden utvikler seg, mens andre vil avhenge av mulige scenarioer og hendelser. I denne planen skiller vi mellom tre typer strategiske valg:

- *Robuste valg* – strategiske valg hvor hva som er hensiktsmessige beslutninger i liten grad påvirkes av usikkerhet om fremtiden. I robuste valg er det mulig å identifisere beslutninger som styrker havnas evne til å ivareta sine formål på tvers av scenarioer og hendelser.

- *Usikre valg* – strategiske valg hvor konsekvensene av ulike beslutninger avhenger av fremtidig utvikling. Beslutningene må her fattes basert på hva havna tror om fremtiden, og hvilke kjente risikofaktorer man må forberede seg på allerede nå.

- *Dynamiske valg* – strategiske veivalg hvor konsekvensene av ulike beslutninger avhenger av scenarioer for fremtidig utvikling, og man må fatte valg for å posisjonere seg til å kunne være godt rustet for nye valg i fremtiden når situasjonsbildet utvikler seg.

I utgangspunktet er robuste valg de enkleste for havna å forholde seg til, ettersom man her kan identifisere beslutninger som er gunstige uavhengig av hvordan fremtiden utvikler seg. Slike valg gir forutsigbarhet og reduserer behovet for større kursendringer senere. Der det ikke er mulig å gjøre robuste valg, er det en fordel om valgene er dynamiske – altså at man har fleksibilitet til å tilpasse beslutningene når ny informasjon blir tilgjengelig. Dette gir havna rom for å justere kursen uten å låse seg til én utviklingsbane.

Likevel vil det i noen tilfeller være nødvendig å fatte valg tidlig, også der konsekvensene avhenger av hvordan fremtiden utvikler seg. Dette gjelder særlig når beslutningene har lang gjennomføringstid, store kostnader eller høy risiko ved feilvurdering. I slike situasjoner må havna vurdere både hva som anses som mest sannsynlig fremtidig utvikling, hvilke konsekvenser ulike scenarioer kan gi, og hvilke tiltak som best håndterer risiko og muligheter.

Det overordnede målet er å balansere behovet for langsiktighet og handlekraft med evnen til fleksibilitet og tilpasning. I det følgende går vi gjennom hvilke robuste, usikre og dynamiske valg havna står overfor for å understøtte den strategiske retningen.

5.1 Robuste valg for Longyearbyen havn

Robuste valg er strategiske valg der det finnes beslutninger som bør fattes uavhengig av hvordan fremtiden utvikler seg. I denne konteksten handler det om valg hvor både havna og samfunnet er tjent med en bestemt retning – for eksempel tiltak som gir verdi uansett om trafikken øker, reduseres eller forblir stabil. Slike valg gir trygghet for at man styrker havnas funksjon på tvers av mulige utviklingsbaner. Nedenfor beskriver vi flere robuste valg som Longyearbyen havn bør ta.

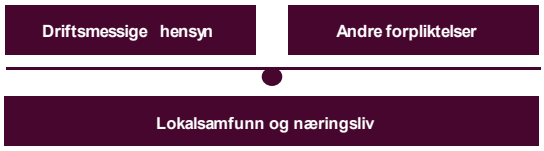
1 – Sikre dagens kapasitet og funksjoner i havnestrukturen

På kort sikt bør Longyearbyen havn prioritere å opprettholde dagens kapasitet og funksjoner i havnestrukturen. Havnas kaier – i samspill med øvrige kaier i området – utgjør kritisk infrastruktur for Longyearbyen som samfunn. Et frafall av disse funksjonene vil ha direkte konsekvenser for forsyningssikkerhet, beredskap og næringsaktivitet, særlig gitt at sjøveien er den eneste reelle transportkanalen for mye av trafikken som går til og fra Longyearbyen.

Bykaia har en særlig viktig rolle i Longyearbyen, ettersom den håndterer en stor andel av den samlede trafikken og er den eneste kaia til tungløft og som kan ta imot alle fartøystørrelser – inkludert de største skipene som anløper havna. Samtidig har kaia passert halvparten av sin tekniske levetid, og vil ha behov for vedlikehold innen få år. Kaia utsettes for høy belastning, særlig i sommermånedene når trafikken er på sitt mest intensive. I tillegg påvirkes kaia av krevende klimatiske forhold, og er eksponert for vind, bølger og påkjenninger som kan forsterkes i takt med klimaendringer. Uten vedlikehold øker sannsynligheten for tekniske svekkelser og tap av kapasitet over tid.

Det bør derfor gjennomføres en systematisk kartlegging av vedlikeholds- og utviklingsbehov ved Bykaia og Turistkaia, med påfølgende tiltak for å opprettholde funksjonalitet og sikker drift. I tillegg kan det være aktuelt med oppgraderinger av teknisk utstyr og fortøyningsløsninger, for å sikre at Bykaia fortsatt er egnet for et bredt spekter av fartøystyper. Dette valget bør ses i sammenheng med hvor sentral havnestrukturen er for øvrige samfunnsfunksjoner: Tap av kapasitet på Bykaia vil påvirke både logistikkflyten, offentlig beredskap og næringsaktivitet, og det finnes få eller ingen reelle alternativer for å kompensere for et slikt bortfall på kort varsel. Konsekvensene vil dermed bli mer omfattende enn i tilsvarende situasjoner på fastlandet.

Hvilke formål understøtter havna med dette valget?



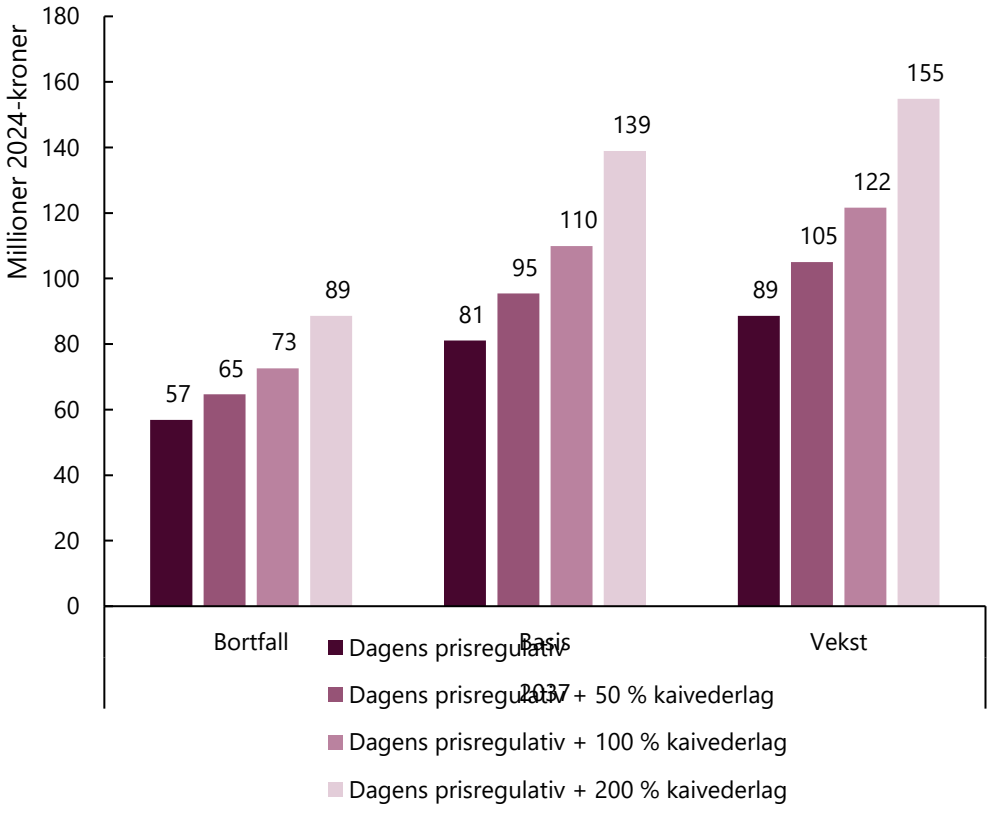
Ved å prioritere investeringer i vedlikehold av eksisterende kapasitet, styrker Longyearbyen havn sin evne til å oppfylle flere sentrale formål. For det første er fungerende kaikapasitet en forutsetning for forsyningssikkerhet og andre havnetjenester som kommer lokalsamfunnet til gode. For det andre bidrar godt vedlikeholdte kaier til å sikre havnas inntektsgrunnlag, noe som legger til rette for videre drift uten behov for ekstern finansiering. I tillegg støtter dette valget opp under havnas øvrige forpliktelser – blant annet innenfor beredskap og offentlig tilstedeværelse – hvor stabil og tilgjengelig kapasitet er avgjørende.

2 – Sikre stabile finanser over tid

For å sikre at havna har midler til å gjennomføre vedlikeholdsarbeid og annen aktivitet bør havna opprettholde et tydelig fokus på inntektssiden. At havna finansierer vedlikehold ved egne aktiviteter gir forutsigbarhet for både Lokalstyret og havna selv, og legger til rette for god planlegging og effektiv gjennomføring over tid.

Et sentralt virkemiddel i denne konteksten er kaivederlag, som havna og eierne i stor grad kan sette selv. Økte kaivederlag vil styrke havnas økonomiske handlingsrom, noe som både gir økt evne til å finansiere havneutvikling og kan gi bedre grunnlag for å ta ut utbytte for eierne. Tidligere erfaringer viser at en økning i gebyrene hittil har hatt liten effekt på trafikken. Havna har også kapasitetsutfordringer i sommermånedene i dag, hvor det kommer flere skip enn havna har kapasitet til å ta inn. Det taler for at det kan være betydelig potensiale for å øke gebyrene, uten at det går nevneverdig på bekostning av etterspørselen i havna. Effektene av å øke kaivederlag i ulike scenarioer (jf. kapittel 4) er illustrert i figuren under.

Figur 5-1: Havnas inntekter i ulike scenarioer ved endring i prisregulativ. Faste 2024-kroner. Kilde: Longyearbyen havn og Menon Economics



Figuren viser at endringer i kaivederlaget kan ha vesentlige implikasjoner for havnas inntekter. For det første ser vi at kaivederlag kan bidra til vesentlig økt inntekt. Videre ser vi at det til en viss grad kan kompensere for annet tap av inntekter. Kaivederlaget må i praksis dobles for øvrige fartøy for å opprettholde dagens inntektsnivå dersom oversjøisk cruise bortfaller. Dette forutsetter som at etterspørselen etter kaiplass holder seg uendret, og at alle fartøytyper er i stand til å bære en slik kostnadsøkning. I praksis kan dette være utfordrende for flere av segmentene.

En prisøkning vil imidlertid slå ulikt ut for forskjellige aktører, og forskningsaktivitet vil for eksempel være mer utsatt for prisøkninger enn større cruiseoperatører. Flere fartøyoperatører har begrenset betalingsvilje eller -evne, spesielt innen forsknings- og beredskapssegmentene. For andre kan høyere kostnader påvirke vurderingen av Longyearbyen som anløpshavn. Konsekvenser kan bli redusert trafikk, eller endrede anløpsmønstre. Det er derfor viktig å både ha et bevisst forhold til hvor stor prisøkningen bør være for ulike skipssegmenter, og å varsle prisøkningen i god tid. Sistnevnte vil også bidra til å ivareta forutsigbarhet for eksempelvis forsknings- og næringslivsaktører.

Samtidig kan prising også benyttes som et bevisst virkemiddel for å redusere uønsket trafikk, særlig i segmenter hvor det er politisk ønskelig med lavere aktivitet. Økte gebyrer for oversjøisk cruise kan for eksempel bidra til å dempe pågangen fra dette segmentet og redusere behovet for ytterligere regulering. Disse gebyrene er allerede satt kraftig opp de siste årene, uten at dette har gitt en merkbar reduksjon i etterspørselen. Det er to viktige grunner til at gebyrene for oversjøisk cruise bør vurderes å settes opp. Den første er at dette har potensiale til å gi betydelige inntekter til havna og at havna (og dermed samfunnet) kompenseres mer per anløp. I tillegg kan også en prisøkning bidra til å redusere antallet anløp, dersom prisøkningen er høy nok. Som beskrevet tidligere i havneplanen er det uttrykt et tydelig politisk ønske om å begrense belastningen fra oversjøisk cruise på Longyearbyen. En slik begrensning bør skje i form av økte priser heller enn reguleringer, ettersom man da demper pågangen samtidig som man ivaretar og styrker inntektssiden til havna. Dette korresponderer også godt med det en rekke byer i Europa som er bekymret for overturisme gjør – de øker prisene og får dermed mer nytte ut av turistene som kommer, samtidig som de reduserer omfanget av og dermed fotavtrykket fra turistene.

Økte kaivederlag innebærer at havna har mer ressurser til å finansiere vedlikehold og utviklingsarbeid med egne aktiviteter. Samtidig bør man ha et bevisst forhold til hvor store deler av inntektene som tas ut i utbytte til eier. Havna har historisk vært økonomisk bærekraftig, og inntektene har over tid oversteget utgiftene. Samtidig er det som nevnt med stor sannsynlighet behov for større investeringer fremover enn det har vært de siste årene, noe som vil innebære økte utgifter. For å unngå å risikere at eier må skyte inn større midler på et senere tidspunkt, bør derfor uttakene av overskudd holdes på et begrenset nivå og ses i sammenheng med fremtidige utgifter. Ytterligere bør det vurderes om havna bør bygge opp egne reserver av finansielle midler for å dekke fremtidige utgifter og investeringer. Gitt at de fremtidige vedlikeholdsbehovene med tilhørende investeringer er uforutsigbare, kan det være behov for at midler er raskt tilgjengelig. Dersom prosesser med å få inn kapital fra LL er tidkrevende, utgjør dette en risiko som kan begrenses ved å bygge opp egne buffere.

Dette er særlig viktig med tanke på økt usikkerhet, hvor det at havna har noe midler på bok gir en økt fleksibilitet til å imøtekomme både kjente og ukjente faktorer i fremtiden. Man bør sikre at havna kan bære fremtidige kostnader, noe som vil redusere risikoen for at andre viktige hensyn Lokalstyret skal ivareta må vike for å finansiere havna.

Hvilke formål understøtter havna med dette valget?

Ved å sikre økonomisk bærekraft og forutsigbare inntekter, legger havna grunnlaget for å opprettholde og utvikle viktige kapasiteter. Dette gir robusthet for samfunnet og for brukerne, reduserer risikoen for fremtidig underfinansiering, og understøtter både drift og offentlige oppgaver – samtidig som det gir eier rom for stabile og bærekraftige utbytter over tid. På kort sikt vil det imidlertid kunne innebære lavere utbytter til Longyearbyen Lokalstyre som eier, noe som kan bety lavere handlingsrom i lokalbudsjettene i en periode.

5.2 Usikre valg for Longyearbyen havn

Usikre valg er strategiske valg der hva som er hensiktsmessige beslutninger avhenger av hvordan fremtiden utvikler seg. I motsetning til robuste valg finnes det her ikke én riktig løsning på tvers av scenarioer. Beslutningene må derfor baseres på forventninger til utviklingen, vurderinger av hvor sannsynlig ulike hendelser er, og ikke minst hvor store konsekvenser hendelsene kan få dersom de inntreffer.

Anbefalingene i denne delen bygger derfor ikke bare på hva som virker mest sannsynlig, men også på hva som kan inntreffe, konsekvensene av disse, og vurderinger av hvilken risiko Longyearbyen havn bør være forberedt på å håndtere.

3 – Styrke havnestrukturens funksjonelle redundans

Et strategisk valg Longyearbyen havn står overfor, er om man bør styrke *den funksjonelle redundansen* i det samlede havneområdet. Funksjonell redundans vil si at flere kaier kan fylle samme funksjon – altså håndtere de samme fartøytypene og operasjonene. Som vist i kapittel 4 er dagens havnestruktur i stor grad spesialisert: Gammelkaia benyttes primært til godshåndtering og håndtering av tankskip, Kullkaia til bulklaster, mens Bykaia og Turistkaia tar unna det meste av passasjer- og cruisetrafikken, i tillegg til tungløft. Det at kaiene er tilrettelagt for ulike typer trafikk innebærer også at funksjonene ved de ulike kaiene er ulike.

Et mulig tiltak for å øke redundansen i havneavsnittet samlet sett vil være å utvikle kapasitetene for godshåndtering og energiforsyning på for eksempel Bykaia. Dette vil sikre at man ivaretar forsyningssikkerhet og andre viktige funksjoner ved et midlertidig eller lengre bortfall av andre havnekapasiteter. Flere av kaiene er som nevnt gamle, og robustheten til særlig Gammelkaia over tid er usikker. Dersom denne kaikapasiteten skulle falle bort, enten over lengre tid grunnet manglende vedlikehold, eller midlertidig i en vedlikeholdsperiode, vil funksjonene måtte ivaretas andre steder. Dette vil også få konsekvenser for all annen aktivitet, ettersom annen trafikk potensielt må vike for å sikre at samfunnsviktig godstrafikk kan opprettholdes.

Selv om dagens havnestruktur samlet sett betjener samfunnets behov, er det Longyearbyen havn og Longyearbyen lokalstyre som har det formelle ansvaret for at funksjoner knyttet til beredskap, samfunnsdrift og logistikk opprettholdes. I motsetning til på fastlandet finnes det ikke reelle alternative havner – noe som gjør Longyearbyen mer sårbar ved bortfall av kapasitet. Det styrker behovet for å sikre tilstrekkelig intern redundans.

Utvikling av slike kapasiteter er likevel et usikkert valg. Behovet for ny kapasitet avhenger blant annet av hva andre kaieiere, som Store Norske, planlegger for sine områder, og i hvilken grad man lykkes med å samordne drift og vedlikehold. Dersom enkelte funksjoner kan flyttes midlertidig ved planlagt vedlikehold, kan behovet for egne investeringer i reservekapasitet reduseres. Spørsmålet blir dermed hvor mye av havnestrukturen man ønsker å tilpasse i forkant av mulige hendelser som svekker kapasitet – og hvor mye man vil basere seg på koordinering og kriseløsninger når behovet oppstår.

Hvilke formål understøtter havna med dette valget?

Ved å styrke den funksjonelle redundansen i havnestrukturen bidrar Longyearbyen havn til å opprettholde samfunnets tilgang til nødvendige varer og tjenester, også ved bortfall av kapasitet. Dette støtter opp under formålet om å sikre forsyningssikkerhet og kontinuitet i logistikkflyten, uavhengig av enkeltkaiers tilgjengelighet. Samtidig gjør det havna bedre i stand til å ivareta nasjonale forpliktelser, særlig knyttet til beredskap og offentlig tilstedeværelse.

5.3 Dynamiske valg for Longyearbyen havn

Dynamiske valg er som nevnt en form for usikre valg, men kjennetegnes ved at de gir handlingsrom til å justere kursen over tid. Slike valg er særlig relevante når det er høy usikkerhet om fremtiden, men hvor det samtidig er mulig å ta grep i dag som gir fleksibilitet og utviklingsmuligheter senere.

For Longyearbyen havn innebærer dette å legge til rette for fremtidige behov uten å binde seg til én løsning på forhånd. Det kan handle om å sikre arealer, planlegge for utvidelser eller gjøre tiltak som muliggjør flere retninger fremover, slik at man kan styre i tråd med hvordan behov og rammebetingelser faktisk utvikler seg.

4 – Utvikle havnestrukturen for å sikre redundans og åpne for nye aktiviteter i Longyearbyen

Et viktig strategisk spørsmål for Longyearbyen havn er i hvilken grad man bør legge til rette for økt kaikapasitet, samt hva slags aktivitet man eventuelt skal åpne for. Som vist i kapittel 4 er det usikkerhet både om fremtidig etterspørsel og om tilgjengelig kapasitet i havneområdet. Flere av kaiene eies og driftes av andre aktører, og det er uklart hvordan disse vil utvikles videre. For eksempel er fremtiden til Gammelkaia usikker, mens det vurderes oppgraderinger på Kullkaia. Dette innebærer at total kapasitet i havneområdet kan endre seg betydelig, uten at Longyearbyen havn selv har full styring over utviklingen.

Samtidig er etterspørselen etter havnas tjenester mer usikker enn på lang tid, og den kan overraske både i positiv og negativ retning. De siste årenes erfaringer har vist at det kan oppstå nye behov som vi i dag ikke kan forutse, blant annet knyttet til den geopolitiske situasjonen, fremvekst av nye næringer, behov for byggeaktivitet, energiforsyning, og endrede myndighetsønsker. På dette punktet skiller Longyearbyen seg fra mange andre lokalsamfunn, ettersom den strategiske beliggenheten gjør at både risiko og muligheter er større enn ved øvrige havner, samtidig som samfunnet er enda mer avhengig av havnen. Dette gir et særskilt behov for å sikre fleksibilitet og handlingsrom i Longyearbyens havnestruktur.

Å legge til rette for framtidig utvidelse handler altså ikke bare om å møte kjente behov, men også om å bygge inn robusthet mot ukjente faktorer, og å posisjonere seg slik at man kan håndtere disse dersom det skulle dukke opp. En viktig lærdom fra prosessene knyttet til kapasitetsutvidelse i Longyearbyen havn det siste tiåret er at slike prosesser fort tar tid, samtidig som behovet og kapasiteten kan svinge fort. Dette bør forbedres, og taler for at det bør avsettes kapasitet og planverktøy allerede nå, selv om konkrete beslutninger om utforming og bruk kan tas senere.

Valget om å utvikle ny kapasitet vil være delvis dynamisk fordi det åpner for trinnvis gjennomføring og senere justeringer, men også delvis usikkert fordi enkelte beslutninger ikke kan utsettes. Dersom man ønsker muligheten for en ny kai, som for eksempel en flytekai slik Kystverket tidligere har utredet, må forberedelsene starte i tide. Selve beslutningen om å bygge eller ikke kan ikke skyves på ubestemt tid – det vil etter hvert kreve konkret handling. Det man derimot kan gjøre, er å gjennomføre investeringene på en måte som holder flere muligheter

åpne. Man kan for eksempel sikre at flytekaien kan utvides ved behov, eller vente med å bestemme hvilke funksjoner og fartøystyper den skal tilrettelegges for.

Utvikling av ny kapasitet gir på denne måten en buffer mot bortfall av andre kaier, styrker havnas samlede robusthet, og gir samtidig grunnlag for å møte nye oppgaver. For Longyearbyen, som har få alternative transportveier og høy sårbarhet for kapasitetsbortfall, kan dette være et viktig grep for å sikre langsiktig drift og tilstedeværelse.

Hvilke formål understøtter havna med dette valget?

Ved å legge til rette for fremtidig utvikling av havnestrukturen, styrker havna sin evne til å møte nye behov og oppfylle forpliktelser som kan oppstå over tid – både knyttet til offentlig tilstedeværelse, beredskap og nye typer næringsaktivitet. Dette øker havnas fleksibilitet, bidrar til økt robusthet og gir grunnlag for videre drift. Samtidig kan det på kort sikt redusere havnas overskudd, både som følge av økte kostnader knyttet til investeringer og lavere inntekter dersom havnefasiliteter blir midlertidig utilgjengelig i en byggeperiode. Totalt sett innebærer valget å prioritere langsiktig kapasitet fremfor kortsiktig avkastning.