

SvalbardROS 2022-2026

En analyse av risiko og sårbarhet på Svalbard



Sysselmesteren på Svalbard

Revidert februar 2026

INNHALDSFORTEGNELSE

Oppsummering av analyseresultatet	2
1. Innledning	4
2. Kort om svalbard	6
3. Atomhendelser	8
4. Akutt forurensning	13
5. Ulykker til sjøs	19
6. Brann	25
7. Skred	32
8. Flom, overvann og regn på snø	38
9. Sterk vind	42
10. Cyberangrep	46

OPPSUMMERING AV ANALYSERESULTATET

STORE ULYKKER

ATOMHENDELSER

Risikoen for atomhendelser er vurdert til å være middels. Konsekvensene kan bli svært store, men sannsynligheten er vurdert som lav. I senere år har gamle kjernekraftverk og økende trafikk med reaktordrevne fartøyer gitt en økning i risikoen. Dessuten har den sikkerhetspolitiske situasjonen skapt et mer uoversiktlig og uforutsigbart bilde.

AKUTT FORURENSNING

Risikoen for akutt forurensning til sjøs er vurdert til å være høy. Potensialet for direkte konsekvenser for liv og helse er lavt, men konsekvensene for natur- og kulturmiljø kan bli svært store. Erfaringen har vist at akutt forurensning til sjø skjer, og at det er episoder med fare for sådan, relativt ofte på Svalbard. Skipstrafikken er stor, og det er flere vesentlige sårbarheter som virker negativt inn på risikoen.

Risikoen for akutt forurensning på land er vurdert til å være høy. Konsekvensene ved et utslipp fra et tankanlegg eller en transport med farlig stoff kan bli svært store for det sårbare natur- og kulturmiljøet på Svalbard. Sårbarhets- og sannsynlighetsnivået er vurdert som høyt for enkelte anlegg og områder.

Risikoen for akutt forurensning til luft er vurdert til å være høy. Det er flere kilder til slik forurensning i dag, og utviklingen tilsier at det er grunn til å tro at det vil bli langt flere i fremtiden. Det er et potensial for svært store konsekvenser for liv og helse når slike hendelser inntreffer i nærheten av folk, dog slik at skadepotensialet vil variere ut fra type stoff, mengde, værforhold med videre. Sannsynligheten er vurdert som middels, men denne er basert på et mangelfullt kunnskapsgrunnlag.

ULYKKER TIL SJØS

Overordnet er risikoen for ulykker til sjøs vurdert til å være høy. Generelt øker risikoen desto lengre nord et fartøy seiler. Dette henger blant annet sammen med lang responstid på ressurser og kapasiteter og dårlig tilgang på infrastruktur og kommunikasjon. Vær- og klimaforhold påvirker også risikoen i negativ retning. Risikoen for brann om bord på et cruiseskip fremstår som spesielt utfordrende. Selv for fartøyer med relativt få personer om bord er risikoen høy. Skipstrafikken er stor, og det er flere vesentlige sårbarheter som totalt sett gir utslag i et høyt risikonivå.

BRANN

På Svalbard er det en rekke risikoforsterkende faktorer i brannsammenheng. Lokalsamfunnene kjennetegnes flere steder av tett og gammel trehusbebyggelse på pæler. Klimaet er tørt, kaldt og vindfullt. Det er begrensninger knyttet til menneskelige og materielle ressurser. Det er lang avstand til fastlandet og mellom de ulike lokalsamfunnene på øygruppen. Dessuten bør det gjeldende regelverket oppdateres.

Den generelle vurderingen er at det er høy risiko for bygningsbrann på Svalbard. Allikevel er det slik at det er variasjoner i risiko og sårbarhet fra sted til sted og fra objekt til objekt. Erfaringen fra både branntilsyn og reelle branner i nyere tid underbygger en slik vurdering.

NATURHENDELSER

SKRED

Risikoen for skred fra Sukkertoppen og Vannledningsdalen i Longyearbyen er vurdert til å være svært lav etter at de planlagte sikringstiltakene er utført og utsatt boligmasse er fraflyttet. Dette forutsetter at tiltakene er vedlikeholdt og fulgt opp. Etter at disse tiltakene er på plass vil risikoen i Longyearbyen særlig være knyttet til Nybyen, sjø- og havneområdet, enkelte veistrekninger og hytteområder utenfor byen. Analysen viser at det også er skredutsatte arealer uten sikring i andre lokalsamfunn. Et annet sentralt funn er at vi har relativt lite kunnskap om risiko og sårbarhet knyttet til fjellskred på Svalbard. Slike hendelser er veldig sjeldne, men når de først inntreffer kan de få svært store samfunnsmessige konsekvenser. Kunnskapsgrunnlaget kan styrkes gjennom blant bruk av nye karttjenester for overvåkning.

FLOM, OVERVANN OG REGN PÅ SNØ

Det er vurdert til å være lav risiko for at samfunnsverdier rammes av flom i Longyearelva og Larselva, under forutsetning av at sikringstiltak vedlikeholdes og følges opp. Det er imidlertid en viss risiko for at en flom kan ramme samfunnsverdier i Adventdalen.. Det er også en middels risiko knyttet til overvann og regn på snø i lokalsamfunnene. De to sistnevnte hendelsene kan gi til dels store konsekvenser for enkelte samfunnsverdier, men det skal mye til for at de gir direkte og alvorlige konsekvenser for liv og helse. Som en følge av klimaendringene er det grunn til å tro at slike hendelser både vil oppstå oftere og gi større utfordringer i fremtiden.

STERK VIND

Risikoen knyttet til sterk vind er vurdert til å være høy. Erfaringen har vist at det er et potensial for høye konsekvenser for en rekke samfunnsverdier. De kraftigste vindkastene på land på Svalbard er registrert i vintersesongen. Klimaet kjennetegnes av store variasjoner fra år til år, og det gjelder også antall episoder med kraftige vindkast. Risikoen varierer fra lokalsamfunn til lokalsamfunn. Hornsund er det lokalsamfunnet som er mest utsatt for storm og orkan. Generelt er sannsynligheten høy for at samfunnsverdier rammes av sterk vind. Det er ifølge klimaforskerne usikkerhet om fremtidige endringer i vindstyrke og -retning.

TILSIKTEDE HANDLINGER

CYBERANGREP

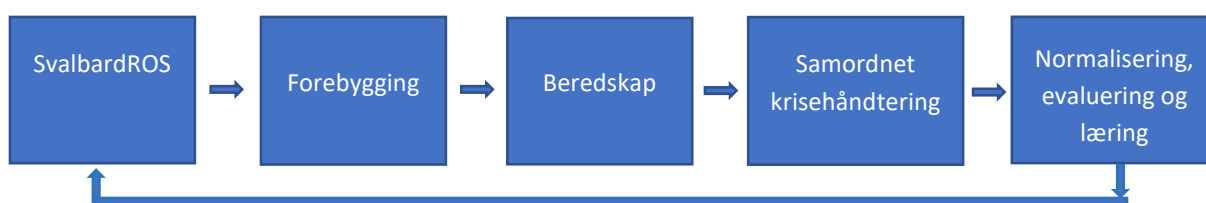
Risikoen for alvorlige cyberangrep er generelt vurdert til å være høy. Slike angrep inntreffer ofte i Norge. Cybertrusselen kjenner ingen geografiske grenser. Et angrep kan ramme et mål både direkte og indirekte. Erfaringen har sågar vist at slike angrep kan påføre mange av verdiene i samfunnet stor skade. Cyberangrep kan også sammenfalle med andre tilsiktede handlinger.

1. INNLEDNING

1.1 OPPDRAG OG FORMÅL

Syssemesteren på Svalbard har etter instruks for Statsforvalteren og Syssemesteren på Svalbard sitt arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering et ansvar for å ha oversikt over risiko og sårbarhet på øygruppen. Som et ledd i dette skal Syssemesteren utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse (SvalbardROS). SvalbardROS tilsvarer fylkesROS på fastlandet. Det overordnede målet med analysen er gitt i instruksen. Analysen skal danne en felles plattform for å forebygge uønskede hendelser, i tillegg skal den styrke samordningen av det regionale arbeidet med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering. Syssemesteren på Svalbard skal levere ROS-analyser hvert år sammen med årsrapporten til Justis- og beredskapsdepartementet, jmfør krav i hovedinstruksen til Syssemesteren på Svalbard.

SvalbardROS må forstås som et grunnleggende fundament i samfunnssikkerhetskjeden. Analysen skal være en kunnskapsbase og en oversikt over risiko og sårbarhet. Den skal tjene som et beslutningsstøtteverktøy i styringen av risiko på Svalbard. Figuren nedenfor viser analysens plass i samfunnssikkerhetskjeden.



1.2 METODE OG PROSESS

METODISK TILNÆRMING

SvalbardROS er basert på det metodiske rammeverket til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Det har imidlertid vært nødvendige å gjøre noen metodiske tillempinger, da SvalbardROS er en analyse av mer generelle hendelser enn detaljerte scenarier. Detaljerte scenarier inneholder mange forutsetninger som ikke nødvendigvis er overførbare fra en kontekst til en annen. En scenariobasert tilnærming kan også resultere i et for snevert perspektiv på risiko. SvalbardROS skal dekke et stort geografisk område med til dels betydelig variasjon i risiko- og sårbarhetsforhold. SvalbardROS har derfor en mer overordnet og hendelsesbasert tilnærming, slik at viktige særtrekk ved hele øygruppen lettere kan fanges opp.

I SvalbardROS er risiko et uttrykk for usikkerheten knyttet til om en uønsket hendelse vil oppstå og hvilke konsekvenser den kan få. Tidshorizonten for vurderingen av risiko er fire år. Metodisk er analysen å betrakte som en grovanalyse, med kvalitative og kunnskapsbaserte vurderinger. Analysen må ikke forstås som Syssemesteren sin vurdering alene. SvalbardROS er et uttrykk for hvordan en rekke beredskapsaktører ser på risiko og sårbarhet på Svalbard.

Strukturen i analyseoppsettet er som følger:

- Hendelser og årsaker
- Roller og ansvar
- Sårbarhet
- Konsekvenser
- Usikkerhet (sannsynlighet og kunnskapsgrunnlag)
- Risikoangivelse
- Mulige risikoreducerende tiltak

UTVELGELSE AV HENDELSER

SvalbardROS omfatter de tre risikoområdene naturhendelser, store ulykker og tilsiktede handlinger. Innenfor disse områdene er det svært mange tenkelige hendelser. I denne utgaven har vi valgt å analysere et utvalg hendelser. Det betyr at denne rapporten ikke gir en totaloversikt over risiko- og sårbarhetsbildet på Svalbard. Prioriteringen av hendelser er gjort med utgangspunkt i et sett forhåndsdefinerte kriterier. Kriteriene som er vektlagt er (med utgangspunkt i DSB sine anbefalinger¹):

- Hendelsene skal være tenkelige og representative.
- Hendelsene skal ha et potensial til å utfordre beredskapen.
- Det skal være hendelser som vi har behov for mer kunnskap om.

I denne revisjonen har vi analysert risiko og sårbarhet knyttet til følgende hendelser:

- Atomhendelser
- Akutt forurensning
- Ulykker til sjøs
- Brann
- Skred
- Flom, overvann og regn på snø
- Sterk vind
- Cyberangrep

Blant de hendelsene som ikke er inkludert i denne utgaven, men som vil være aktuelle for senere analyse, er:

- Smittsomme sykdommer
- Luftfartsulykker
- Jordskjelv
- Sammensatt virkemiddelbruk / hybride trusler

Dessuten er det utarbeidet en utgave av SvalbardROS som er gradert etter sikkerhetsloven. Den handler primært om forsyningssikkerhet og -beredskap på Svalbard. Analysen ble sist revidert i februar 2026.

PROSESS OG INVOLVERING

SvalbardROS er et kontinuerlig arbeid hos Sysselmasteren, ettersom vi er pålagt å levere analysen hvert år sammen med årsrapporten til Justis- og beredskapsdepartementet.² Det er rådgivere for samfunnssikkerhet og beredskap som leder prosessen og skriver analysen. Det er bred involvering fra aktører med ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på Svalbard. Internt hos Sysselmasteren er miljøvernavdelingen og politiavdelingen viktige bidragsytere. Lokalsamfunnene og aktørene i beredskapsrådet for Svalbard³ involveres der det er naturlig. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Kystverket er eksempler på andre viktige kunnskapsleverandører. Analyse- og kvalitetssikringsarbeid foregår gjennom møter og analyseseminarer.

1.3 REVISJONSPROSESS

Med utgangspunkt i SvalbardROS skal Sysselmasteren utarbeide en oppfølgingsplan med ansvarsavklaringer. Planen skal være fireårig og oppdateres årlig. Det er stilt krav til at SvalbardROS skal revideres ved endringer i

¹ DSB, 2020. Veileder for Fylkesmannens arbeid med risiko- og sårbarhetsanalyser (fylkesROS). Versjon 4.

² Justis- og beredskapsdepartementet. 2024. *Hovedinstruks til Sysselmasteren på Svalbard*.

³ Beredskapsrådet for Svalbard tilsvarer fylkesberedskapsrådet på fastlandet.

risiko- og sårbarhetsbildet. I hovedinstruksen fra Justis- og beredskapsdepartementet til Sysselmesteren er det som nevnt krav til årlig oversendelse av SvalbardROS. Analysen kan dermed i stor grad betraktes som et levende dokument. Den til enhver tid gjeldende analysen vil være tilgjengelig på Sysselmesteren sine internettsider. Sysselmesteren planlegger en større revisjon av SvalbardROS for 2027-2031.

2. KORT OM SVALBARD

2.1 AREAL, BEFOLKNING OG OFFENTLIG STYRING

Svalbard er navnet på øygruppen som utgjør den nordligste delen av kongeriket Norge. Spitsbergen er den største øyen på Svalbard. Spitsbergen er sågar den største øyen i Norge, med et samlet areal som omtrentlig tilsvarer Nordland og Troms til sammen. Svalbards areal av kongeriket Norge utgjør hele 15,7 prosent.

Det er flere bebodde områder rundt om på øygruppen: Longyearbyen, Ny-Ålesund, Hopen, Bjørnøya, Hornsund, Barentsburg, Pyramiden og fangststasjonene Akseløya og Farmhamna. Per andre halvår i 2025 var det registrert 2528 innbyggere i Longyearbyen og Ny-Ålesund, 343 innbyggere i Barentsburg og Pyramiden og ti innbyggere i Hornsund.⁴ På Meteorologisk institutt sine stasjoner bor det fire personer på Hopen og ni personer på Bjørnøya.

Longyearbyen er det administrative hovedsetet på Svalbard. I 2002 ble lokaldemokratiet innført ved etableringen av Longyearbyen lokalstyre. Lokalstyrets oppgaver og ansvarsområder kan langt på vei sammenlignes med en kommune på Fastlands-Norge. Longyearbyen blir betegnet som et rotasjonssamfunn. Det kommer av at inn- og utflyttingen er betydelig større enn i en tilsvarende fastlandskommune.

Norges suverenitet over Svalbard ble anerkjent i undertegnelsen av Svalbardtraktaten i 1920. Fem år senere trådte Svalbardtraktaten i kraft og øygruppen ble en del av kongeriket Norge. Borgere og selskap fra land som har skrevet under på traktaten er gitt visse rettigheter på Svalbard. Norske lover og regler gjelder på øygruppen.

Sysselmesteren på Svalbard er regjeringens øverste representant på øygruppen. Hovedoppgavene til Sysselmesteren er å følge opp Stortingets og regjeringens politikk for Svalbard, og ivareta Norges rettigheter og plikter etter Svalbardtraktaten. Sysselmesteren har både rollen som statsforvalter og politimester.

2.2 KLIMA- OG VÆRFORHOLD

Klimaet på Svalbard kjennetegnes av store variasjoner fra år til år. Årsmiddeltemperaturen på Svalbard lufthavn er -3,9 °C. Den gjennomsnittlige temperaturen av vintermånedene desember, januar og februar, er -10,6 °C og sommermånedene juni, juli og august, er på +5,5 °C etter normalen (1991-2020). Gjennomsnittet av årsnedbøren for samme stasjon mellom 2015 og 2025, er cirka 200 mm, som er omtrent på normalen på 218 mm. Det er derimot store geografiske variasjoner. På Isfjord Radio er årsnedbøren mer enn dobbelt så høy i samme periode, cirka 400 mm.

Klimaendringene har fått store konsekvenser på Svalbard, og det har i mange år pågått et arbeid med å tilpasse seg et klima i endring. Sannsynligvis vil endringene gi enda hyppigere hendelser med kraftigere nedbørsepisoder, tining av permafrost, flere og større flommer, økt erosjon, hyppigere episoder med mildvær og regn på snø i vinterhalvåret, hyppigere snø-, sørpe-, jord- og flomskred og jordsig.⁵

Klimaendringene representerer en av de største utfordringene i samfunnet. Klimaendringene treffer alle sektorer og det er utallige eksempler som illustrerer hvor alvorlige og mangslungne utfordringene er. Frem mot 2100 er det ventet en årlig temperaturstigning på 0,6 – 1,0 °C i Svalbardområdet. Nedbørsmengden i

⁴ Statistisk sentralbyrå. 2025. Befolkningen på Svalbard. URL: <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/befolkningen-pa-svalbard>
Sist besøkt: februar 2025.

⁵ Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

Longyearbyen er ventet å øke med 1,9 – 4,6 % per tiår.⁶ Klimaendringene treffer alle sektorer. Det er utallige eksempler som illustrerer hvor alvorlige og mangslungne utfordringene er.

2.3 NÆRINGSVIRKSOMHET

Tidligere var all aktivitet i Longyearbyen stort sett vært basert på kulldrift. I august 2025 avsluttet Store Norske Spitsbergen Kullkompani (SNSK) gruvedriften på Svalbard. I dag er blant annet reiseliv, forskning og utdanning viktige satsingsområder.

I 2024 besto reiselivsnæringen av 154 virksomheter med om lag 1 000 årsverk totalt (direkte og indirekte). Det utgjør ca. 62% av all sysselsetting på Svalbard.⁷ I 2025 var det 179 946 gjestedøgn på Svalbard, med totalt 69 062 ankomne gjester. I 2025 besøkte 38 051 cruiseturister Longyearbyen med konvensjonelle cruiseskip, mens det var 28 582 besøkende cruiseturister med ekspedisjonscruise og såkalte 12-pax-båter⁸. Dette er på samme nivå som i 2025. Antall cruiseanløp (alle fartøytper) har de siste 2-3 årene ligget på rundt 500 i året. I 2025 ankom det 198 194 passasjerer med fly til Longyearbyen, som er rekord i ankomster⁹. Også antall charterflyvninger til Svalbard lufthavn har økt betydelig de siste årene.

⁶ Klima i Norge. Kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning oppdatert i 2025. Hentet fra: <https://klimaservicesenter.no/kss/rapporter/kin-2025#framtidige-endringer-for-svalbard-og-antarktis>

⁷ Samfunnsøkonomisk-analyse, 2025. [Samfunnsanalyse av reiselivet på Svalbard](#).

⁸ Visit Svalbard, 2026. Svalbard-statistikken 2025. <https://www.visitsvalbard.com/dbimgs/%C3%85rsstatistikk2025.pdf>

⁹ Ibid.

3. ATOMHENDELSER

3.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Den norske atomberedskapen er landsdekkende, tversektoriell og sivil-militær. Dette inkluderer både ulykker og hendelser som følge av tilsiktede handlinger i fredstid, ved sikkerhetspolitiske kriser og ved væpnet konflikt¹⁰. Regjeringen har vedtatt seks scenarier som skal ligge til grunn for dimensjoneringen av den norske atomberedskapen (se f.eks. I tillegg er et syvende scenario under utarbeidelse. Det siste scenarioet vil handle om bruk av kjernefysiske våpen nær eller på norsk territorium. De gjeldende scenarioene er:

1. Stort luftbåret utslipp fra anlegg i utlandet som kan komme inn over Norge.
2. Stort luftbåret utslipp fra anlegg eller annen virksomhet i Norge.
3. Lokale hendelser i Norge eller norske nærområder uten stedlig tilknytning.
4. Lokale hendelser som utvikler seg over tid.
5. Stort utslipp til marint miljø i Norge eller i norske nærområder, eller rykte om dette.
6. Alvorlige hendelser i utlandet uten direkte konsekvenser for norsk territorium.

Langtransportert radioaktiv forurensning er en risiko, også for Svalbard. I våre nærområder knytter risikoen seg til reaktordrevne fartøyer, sjøtransport av brukt atombrensel, forurensning fra sunkne reaktordrevne ubåter og dumpet radioaktivt materiale.

Det er mange allierte og russiske reaktordrevne fartøyer som opererer i nordområdene. Den russiske nordflåten har hjemmehavn på Kolahalvøya. De sivile reaktordrevne fartøyene er russiske, og består av isbrytere og isbrytende lasteskip. Disse har hjemmehavn i Murmansk. De opererer stort sett i farvann utenfor Kolahalvøya og østover, i Finskebukta utenfor St. Petersburg, men de går også i turisttrafikk fra Murmansk til Nordpolen. I perioden 2012-2017 var det 14

gjennomseilinger av sivile reaktordrevne fartøyer i Barentshavet.

I 1989 sank den sovjetiske atomubåten Komsomolets 100 nautiske mil sørvest for Bjørnøya.¹¹ Ifølge DSA er dette den eneste kjente kilden som lekker radioaktivitet i norske havområder. Dagens utslipp er ufarlige for mennesker og maritime organismer, men Havforskningsinstituttet og DSA vil fortsette overvåkingen av Komsomolets spesielt og norske havområder generelt.¹²



Figur 1: Komsomolets. Lisens: [Falt i det fri \(Public domain\)](#)

Svalbard kan rammes av uønskede hendelser ved kjernekraftverk eller andre nukleære anlegg i utlandet, dersom utslipp og forurensning blir transportert via hav- og/eller luftstrømmer. Det er flere kjernekraftverk i nærliggende områder som begynner å bli gamle og i dårligere forfatning. Eksempelvis hadde de to eldste reaktorene ved kjernekraftverket på Kola, reaktor 1 og 2, opprinnelig levetid frem til 2018 og 2019. Reaktor 1 har fått forlenget driftstillatelse til 2033 og reaktor 2 har fått en forlengelse til 2034.¹³

3.2 ROLLER OG ANSVAR

For å håndtere en atomhendelse er det etablert en atomberedskapsorganisasjon. Denne består av Kriseutvalget for atomberedskap, kriseutvalgets rådgivere, kriseutvalgets sekretariat, med

¹⁰ Departementene, 2025. Nasjonal strategi for strålevern og atomsikkerhet. Hentet fra:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-strategi-for-stralevern-og-atomsikkerhet/id3140914/>

¹¹ Store norske leksikon. 2022. Komsomolets. URL:

<https://snl.no/Komsomolets>. Sist besøkt: januar 2025.

¹² Havforskningsinstituttet. 2019. Forskerne avdekket lekkasje fra «Komsomolets».

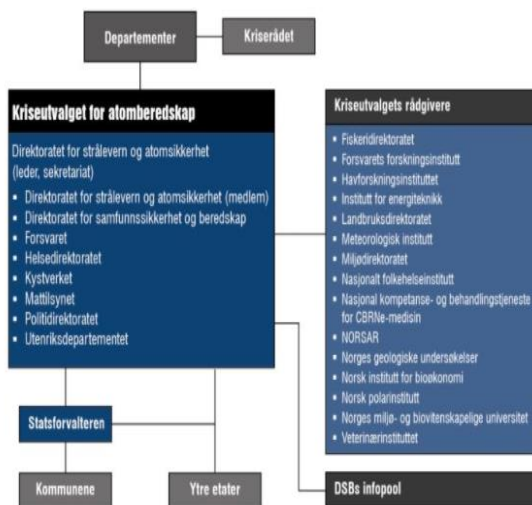
<https://www.hi.no/hi/nyheter/2019/juli/forskerne-avdekket-lekkasje-fra-komsomolets>. Sist besøkt: januar 2025.

¹³ Store norske leksikon. 2020. Kola – kjernekraftverk. URL:

<https://snl.no/Kola - kjernekraftverk>. Sist besøkt: januar 2025.

Statsforvalteren og Sysselmesteren på Svalbard som regionalt ledd.

Kriseutvalget har myndighet til å sette i verk tiltak for å redusere konsekvensene etter en atomhendelse.¹⁴ Det er Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA) som leder utvalget. Statsforvalteren og Sysselmesteren på Svalbard skal sørge for koordinering av informasjon og krisehåndtering, og bidra til iverksettelse av samordnede tiltak regionalt og lokalt. I den forbindelse bruker Sysselmesteren beredskapsrådet som atomberedskapsutvalg.



Longyearbyen lokalstyre skal også planlegge for
Figur 2: Atomberedskapsorganisasjonen. Kilde: DSA.

atomhendelser, jamfør beredskapsplikten for Longyearbyen lokalstyre.¹⁵ DSA har utarbeidet et plangrunnlag for å veilede og støtte kommunene med å innlemme atomberedskap i den kommunale beredskapen.¹⁶

DSA har en måleenhet i Longyearbyen som inngår i et landsdekkende varslingsnettverk. Den måler radioaktivitet i omgivelsene kontinuerlig. Fra 1. oktober 2025 overtok DSA driften av luftfilterstasjonen ved Ny-Ålesund. Stasjonen vil

styrke Norges kapasitet til å overvåke radioaktivitet i luften¹⁷.

Formålet med varslingsnettverket er å gi et tidlig varsel i tilfelle et ukjent radioaktivt utslipp rammer Norge.

3.3 SÅRBARHET

BEREDSKAP OG KRISELEDELSE

De viktigste tiltakene ved en atomhendelse er varsling og iverksettelse av beskyttende tiltak. Ved en atomhendelse vil Sysselmesteren normalt bli varslet av Kriseutvalget for atomberedskap ved DSA. Sysselmesteren vil så varsle Longyearbyen lokalstyre og beredskapsrådet. Det nye nasjonale varslingsystemet kan brukes for å nå ut med informasjon til befolkningen i områdene hvor det er mobildekning. Systemet ble senest testet i januar 2025. Sysselmesteren må varsle via andre sambandsløsninger der det ikke er mobildekning.

Det er enkelte mangler i atomberedskapskapasitetene på Svalbard i forhold til fastlandet. På fastlandet finnes en rekke ressurser som en ikke har direkte tilgang til på Svalbard. Her kan f.eks. Sivilforsvaret så kalte radiac-målepatruljer nevnes. Patruljemannskapene er trent og øvd i måling av radioaktivitet, beskyttelse mot forurensning og førstehjelp. En slik kapasitet finnes ikke på Svalbard.

En annen sårbarhet er at en del virksomheter med kritiske samfunnsfunksjoner mangler verneutstyr til personell som i utgangspunktet må bevege seg utendørs.

Våren 2022 ble det gjennomført en kartlegging av beholdningen av jodtabletter i alle lokalsamfunnene på Svalbard. De fleste har jodtabletter til målgruppen. Alle under 40 år, gravide og ammende bør ha slike hjemme.¹⁸

¹⁴ Statens strålevern. 2013. Atomberedskap – sentral og regional organisering. URL: https://dsa.no/publikasjoner/stralevernhefte-31-atomberedskap-sentral-og-regional-organisering.kgl.res.av-23.august-2013/Str%C3%A5levernHefte_31_KglRes.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁵ Forskrift om sivilbeskyttelseslovens anvendelse på Svalbard og om beredskapsplikt for Longyearbyen lokalstyre.

¹⁶ Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet. 2022. Kommunal atomberedskap – plangrunnlag. URL:

https://dsa.no/publikasjoner/_attachment/inline/5c723518-dd92-4f43-8f32-d87e92c2db3c:f69e94b72d6858d7c8b8e4d06f970bb2f7d8439a/Plangrunnlag_kommunal_atomberedskap_2022.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁷ DSA, september 2025: <https://www.dsa.no/nyheter/dsa-starter-overvaking-av-radioaktivitet-i-luft-pa-svalbard>

¹⁸ Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet. 2022. Jodtabletter ved atomulykker.

Et sårbarhetsreduserende tiltak er at både Sysselimesteren og Longyearbyen lokalstyre har gitt råd til befolkningen om egenberedskap på sine nettsider. Disse rådene bidrar til å sette befolkningen i stand til å klare seg selv i minst sju døgn ved en uønsket hendelse. Det er viktig med tanke på at innendørsopphold kan være et aktuelt tiltak ved enkelte typer atomhendelser.

MAT- OG DRIKKEVANNSFORSYNING

Basert på erfaringer fra Tsjernobyl-ulykken, samt verdens helseorganisasjons vurderinger, er norske vannforsyninger lite utsatt for forurensning av radioaktivt nedfall. Selv om vannforsyningen i hovedsak er basert på overflatevann vil den store fortykningseffekten og dypvannsinntak bidra til at strålingsrisikoen er lav. Dette er imidlertid mer usikkert på Svalbard, fordi inntakene ligger relativt grunt til. Cisternevann kan i alle tilfeller inneholde høye konsentrasjoner av radioaktive stoffer¹⁹. Pga. drikkevannssituasjonen i Longyearbyen per februar 2026 (der det er frarådet å drikke vannet i springet pga. høyt manganinnhold) er det forholdsvis god tilgang på flaskevann i Longyearbyen.

Matforsyningen på Svalbard er ikke direkte sårbar, ettersom det ikke er kommersiell matproduksjon på øygruppen. Allikevel er sopp og vilt utsatt.

3.4 KONSEKVENSER

Generelt har DSA vurdert at dersom en hendelse inntreffer, kan konsekvensene bli svært store.²⁰ Vi legger DSA sin vurdering til grunn. Alvorlighetsgraden avhenger imidlertid av hvor hendelsen skjer, type og mengde radioaktive stoffer, hvordan utslippene transporteres av vær og vind og i hvor stor grad vi kan redusere konsekvensene ved å iverksette tiltak.

LIV OG HELSE

Ved radioaktiv forurensning kan befolkningen bli eksponert for ioniserende stråling, enten direkte

eller gjennom inntak av forurensede matvarer eller innånding av forurenset luft. Det kan gi helsemessige konsekvenser i form av akutte stråleskader, senskader og psykologiske virkninger. Potensialet for svært store konsekvenser for liv og helse er dermed til stede.

NATUR- OG KULTURMILJØ

Natur- og kulturmiljø kan bli hardt rammet ved et radioaktivt nedfall. Som tidligere nevnt er det ingen kommersiell matproduksjon på Svalbard. Den private utmarksbaserte matproduksjonen kan uansett bli rammet, det vil si sopp, viltkjøtt og ferskvannsfisk. Det er et potensial for langvarige konsekvenser, dog slik at det vil være avhengig av den aktuelle hendelsen.

ØKONOMI

Det er et potensial for tap av inntektsgrunnlag for flere aktører, blant annet for reiselivsnæringen, dersom aktiviteter må opphøre i en periode.

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

En atomhendelse kan gi psykososiale konsekvenser i form av frykt og uro i befolkningen. Svalbards avsidelig plassering kan antagelig forsterke slike reaksjoner hos enkelte. Vi legger imidlertid til grunn at atferden blant de aller fleste vil være rasjonell, slik utallige akutte kriser har vist tidligere.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

En atomhendelse kan gi en rekke påkjenninger i dagliglivet. Det kan dreie seg om forurensning av eiendom og landområder, tap av infrastruktur, behov for midlertidig evakuering eller i verste fall permanent flytting av lokalsamfunn. Et eventuelt råd om innendørsopphold kan også skape en del utfordringer, blant annet for vare- og tjenesteflyten og den generelle bevegelsehastigheten i samfunnet.

<https://dsa.no/atomberedskap/jodtabletter>. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁹ Folkehelseinstituttet. 2022. Vurdering av risiko for drikkevannsforsyningen ved atomutslipp. URL: <https://www.fhi.no/ml/drikkevann/rad/vurdering-av-risiko-for->

[drikkevannsforsyningen-ved-atomutslipp/](https://dsa.no/drikkevannsforsyningen-ved-atomutslipp/). Sist besøkt: januar 2025.

²⁰ Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet. 2024. Hva kan skje? URL: <https://dsa.no/atomberedskap/hva-kan-skje>. Sist besøkt: januar 2025.

3.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

DSA har vurdert at det er lav sannsynlighet for atomhendelser.²¹ Allikevel har historien vist at alvorlige atomhendelser kan ramme samfunnet, også i Norge. Potensialet for både utilsiktede hendelser og tilsiktede handlinger er til stede. Regionalt kan det dreie seg om hendelser med reaktordrevne fartøyer, sjøtransport av brukt atombrensel, forurensning fra sunkne reaktordrevne ubåter eller dumpet radioaktivt materiale. Vi kan også rammes av langtransportert radioaktiv forurensning ved hendelser på nukleære anlegg i utlandet.

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Vurderingen er basert på relevante og pålitelige rapporter, i hovedsak utarbeidet av DSA. Allikevel er det viktig å påpeke at risikobildet er i konstant utvikling. Dagens sikkerhetspolitiske situasjon har skapt et mer uoversiktlig og uforutsigbart bilde. Vurderingen av sannsynlighet må derfor oppdateres ved vesentlige endringer, dog slik at fagdirektoratets vurdering skal ligge til grunn.

3.6 RISIKOANGIVELSE

I tråd med vurderingene til DSA legger vi til grunn at sannsynligheten for en atomhendelse er lav. Samtidig er det flere utviklingstrekk som skaper et mer utfordrende bilde. Det er derfor viktig å ta høyde for at hendelser kan inntreffe, særlig når vi vet at de kan gi svært store konsekvenser. Dessuten har DSA påpekt at risikoen for atomulykker som kan ramme Norge øker, særlig på grunn av gamle kjernekraftverk og økende trafikk med reaktordrevne fartøyer.²² Vi vurderer totalt sett risikoen som middels. Det er derfor grunn til å følge opp risikoen med tiltak, og sørge for en god beredskap mot atomhendelser på Svalbard.

²¹ Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet. 2022. Kommunal atomberedskap – plangrunnlag. URL: https://dsa.no/publikasjoner/_attachment/inline/5c723518-dd92-4f43-8f32-d87e92c2db3c:f69e94b72d6858d7cdb8e4d06f970bb2f7d8439a

3.7 MULIGE RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Vi kan ikke sette inn tiltak for å redusere sannsynligheten for en atomhendelse. Vi kan derimot iverksette konsekvensreduserende tiltak. Kriseutvalget for atomberedskap har myndighet til å beslutte iverksetting av følgende tiltak:

- Pålegge sikring av områder som er eller kan bli sterkt forurensnet, for eksempel i form av begrensning av tilgang og trafikk eller sikring og fjerning av radioaktive fragmenter.
- Pålegge akutt evakuering av lokalsamfunn i tilfeller hvor utslippskilden utgjør en direkte trussel mot liv og helse lokalt.
- Pålegge kortsiktige tiltak/restriksjoner i produksjonen av næringsmidler.
- Pålegge/gi råd om rensing av forurensete personer.
- Gi råd om opphold innendørs for publikum.
- Gi råd om bruk av jodtabletter.
- Gi kostholdsråd.

Videre er det viktig at vi sørger for en god beredskap mot atomhendelser på Svalbard. Som et ledd i dette er det blant annet viktig at beredskapsplanene til aktørene som inngår i atomberedskapen er oppdaterte og samstemte.

Det er behov for kontinuerlig bevisstgjøring, opplæring og trening for personell som har ansvar og oppgaver ved en atomhendelse. Blant annet gjelder dette bruk av måleressurser hos aktuelle aktører.

Atomberedskap må jevnlig være et tema for øvelser på Svalbard. Skrivebordsøvelser (table-top) er en hensiktsmessig øvingsform.

DSA har gitt ut en veileder om beskyttelsesutstyr til personell i kritiske samfunnsfunksjoner. Rådene i veilederen bør følges opp av alle aktører på Svalbard som har slikt personell.

[/Plangrunnlag_kommunal_atomberedskap_2022.pdf](#). Sist besøkt: januar 2025.

²² Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet. 2024. Hva kan skje? URL: <https://dsa.no/atomberedskap/hva-kan-skje>. Sist besøkt: januar 2025.

En bør vurdere at flere aktører har tilgang til måleutstyr og sørge for nødvendig opplæring, spesielt personell som jobber operativt. Eksempelvis har ikke Longyearbyen Brann og redning per dags dato måleutstyr. Det bør også ses på muligheter for å fremlagring av utstyr i depot/containere, f.eks. sammen med RITS- og USAR-utstyr. Det er ikke realistisk at man har alt personell med nødvendig kompetanse på Svalbard, men det er mulig å i større grad ha nødvendig utstyr lagret (mtp. større hendelser).

Befolkningens egenberedskap må styrkes. I tråd med anbefalingene til myndighetene bør blant annet jodtabletter være en del av egenberedskapen. Det er viktig at man er i stand til å klare seg selv i noen dager ved et eventuelt råd om innendørsopphold.

4. AKUTT FORURENSNING

4.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

På Svalbard er beredskapen mot akutt forurensning regulert i svalbardmiljøloven. I henhold til loven forstås akutt forurensning som forurensning av betydning som inntreffer plutselig, og som ikke er tillatt etter loven. Det er et potensial for akutt forurensning til sjø, på land og i luft. Disse tre områdene vil bli omtalt i det følgende.

AKUTT FORURENSNING TIL SJØ

Cruiseskip og fiskefartøyer er de to fartøytypene som har størst seilt distanse på Svalbard. De store cruiseskipene trafikkerer mest i Isfjorden og nordover vestkysten, mens de mindre cruiseskipene (ekspedisjonscruise) seiler rundt store deler av øygruppen. Fiskefartøyene opererer mer sørover langs vestkysten av Sør-Spitsbergen og mellom Edgeøya og Hopen. Trafikken rundt øygruppen er også preget av stykkgodsfartøyer, forskningsfartøyer og kystvaktfartøyer.

Seilingssesongen for cruiseskip på Svalbard strekker seg fra mai til slutten av august. Noen av cruiseoperatørene opererer imidlertid fra april til oktober. Ekspedisjonsfartøyer med 10-200 passasjerer dominerer cruisetrafikken. Disse seiler over store deler av øygruppen, med utgangspunkt i Longyearbyen.

I 2025 besøkte 38 051 cruiseturister Longyearbyen med konvensjonelle cruiseskip, mens det var 28 582 besøkende cruiseturister med ekspedisjonscruise og såkalte 12-pax-båter²³. Dette er på samme nivå som i 2024. Antall cruiseanløp (alle fartøytyper) har de siste 2-3 årene ligget på rundt 500 i året.

Grunnstøting, kollisjon og brann er eksempler på hendelser som kan føre til akutt forurensning til sjø. Et konkret eksempel er ekspedisjonsfartøyet M/S Virgo som gikk på grunn i Fuglefjorden nordvest på Spitsbergen sommeren 2022. Grunnstøtingen førte til at det gikk hull på drivstofftanken, med påfølgende utslipp av marin diesel. Fartøyet la ut lenser for å begrense utslippet. Polarsysse var



Figur 3: Polarsysse (t.v.) og M/S Virgo. Foto: Sysselmesteren.

tilfeldigvis i nærområdet og kom raskt til stedet for å tømme og tette drivstofftanken. Kystvakten bistod med et dykkerteam og deler av depotstyrken i Longyearbyen ble mobilisert.

Det er også et potensial for akutt forurensning av drikkevann på Svalbard. Longyearbyen lokalstyre har vurdert i sin helhetlige ROS-analyse (2017) at en utforkjørsel i drikkevannskilden Isdammen utenfor Longyearbyen er kritisk. Det er særlig kritisk i perioden fra september til juni når dette er eneste vannkilde²⁴, samt fra september til oktober før vannet fryser til. Høsten 2022 havnet en personbil i Isdammen. Sommeren 2024 skled en gravemaskin ut i dammen. Hendelsene ga ikke alvorlige konsekvenser, men illustrerer risikopotensialet.

AKUTT FORURENSNING PÅ LAND

På Svalbard kan landbaserte utslipp blant annet skje fra tankanlegg og under transport av farlig stoff. Alle lokalsamfunnene har tankanlegg for drivstoff. Uhell ved disse anleggene kan føre til avrenning direkte til grunn eller sjø. Det har senest i 2024 vært tilfeller av lekkasjer fra dagtanker for diesel og olje i Longyearbyen, men disse har ikke gitt store miljømessige konsekvenser. Transport av farlig stoff på vei utgjør også en risiko.

AKUTT FORURENSNING TIL LUFT

En aktuell kilde til akutt forurensning til luft er brann eller eksplosjon om bord på et hybrid- og

²³ Visit Svalbard, 2026. Svalbard-statistikken 2025. <https://www.visitsvalbard.com/dbimgs/%C3%85rsstatistikk2025.pdf>

²⁴ Fra juni til september er Steintippdalen vannkilde for Longyearbyen, med Isdammen som reservetilførsel.

batteridrevet fartøy.²⁵ Slike fartøyer seiler på Svalbard. Den teknologiske utviklingen tilsier også at denne fartøystypen vil bli mer vanlig. Dessuten blir batterier i økende grad brukt som energikilde generelt i samfunnet. Dette utgjør blant annet en risiko i biler, busser og andre landbaserte enheter. Det er også en stor batteripark utenfor energiverket i Longyearbyen, som kan være en kilde til slik risiko.

Ammoniakkutslipp²⁶, for eksempel fra fryseanlegg på fiskefartøyer, er en annen kilde til akutt forurensning til luft. På fastlandet har det vært flere slike utslipp som har ført til evakuering og alvorlige konsekvenser for liv og helse.

4.2 ROLLER OG ANSVAR

Det følger av svalbardmiljøloven at den som driver virksomhet som kan medføre akutt forurensning skal ha nødvendig beredskap og har plikt til å aksjonere for å hindre, oppdage, stanse, fjerne og begrense akutt forurensning. Den statlige aksjonsplikten ved akutt forurensning inntreer hvis skadevolder ikke kan håndtere utslippet selv. I slike tilfeller har Sysselmasteren aksjonsplikt på Svalbard, unntatt Bjørnøya, innenfor territorialfarvannet.

Utvalget mot akutt forurensning (UA Svalbard) skal aksjonere ved utslipp dersom den ansvarlige ikke selv er i stand til å håndtere det. UA Svalbard består av en depotstyrke med 20 personer i Longyearbyen, som ledes av Sysselmasteren.

Kystverket kan overta aksjonsledelsen hvis det vurderes som hensiktsmessig. Videre er Kystverket aksjonsleder ved statlig inngripen utenfor territorialfarvannet, og har det primære ansvaret for aksjoner på og rundt Bjørnøya. Sysselmasteren skal aksjonere inntil Kystverket overtar ledelsen.

Beredskapen på Svalbard er bygd opp av et avtaleverk mellom Kystverket, Sysselmasteren og virksomheter på Svalbard som er gitt pålegg om beredskap. Det er utarbeidet en beredskapsplan som består av avtaler, instruksjoner og maler til bruk

ved en aksjon, samt varslingslister og oversikter over fartøyer og utstyr. I den statlige beredskapen inngår følgende:

- flere fartøyer
- depot med oljevernutstyr i Longyearbyen
- depot med oljelenser i Ny-Ålesund
- depotstyrke som vil aksjonere ved en hendelse

Beredskapsorganisasjonen på Svalbard kan håndtere mindre, kystnære utslipp avhengig av vær, sjø, is og mørke. I tillegg opererer flere kystvaktskip med oljevernutstyr i farvannene rundt Svalbard. Ved større hendelser vil Kystverket hente inn ressurser fra fastlandet.

Det er ellers slik at Sysselmasteren er forurensningsmyndighet for tanker og tankanlegg som er mindre enn 10 m³ i planområdene, mens Miljødirektoratet er forurensningsmyndighet for tanker og tankanlegg over 10 m³ i planområdene.

4.3 SÅRBARHET

AKUTT FORURENSNING TIL SJØ

Kystverket har vurdert at miljøsårbareheten er svært høy på Svalbard, særlig i hekkesesongen for sjøfugl og ved viktige områder for sjøpattedyr.

I 2009 ble det innført et forbud mot bruk av tungolje i verneområdene på Svalbard. Uhellet med Maxim Gorkij i 1989 og grunnstøtingen til cruiseskipet Hanseatic i 1997 var medvirkende til vedtaket den gangen. Senere har skipstrafikken på Svalbard økt betraktelig. Derfor tok Solberg-regjeringen til orde for et generelt tungoljeforbud. Det ble forbudt for skip som drives av tungolje å seile på Svalbard fra 1. januar 2022.²⁷ Dette forbudet bidrar i vesentlig grad til å redusere sannsynligheten for utslipp av tungolje på Svalbard.

Farvannene rundt Svalbard er til dels dårlig kartlagt for navigasjon, eller ikke kartlagt i det hele tatt.

²⁵ Risiko og sårbarhet knyttet til hybrid- og batteridrevne fartøyer er også belyst i kapittelet om ulykker til sjøs.

²⁶ Ammoniakk er en fargeløs, livsfarlig gass med stikkende lukt.

²⁷ Det ble i en overgangsperiode gitt unntak for fartøyer som frakter kull eller stykk gods til eller fra Longyearbyen og

Barentsburg. For disse fartøyene trådte reglene i kraft 1. januar 2024. Nå kan heller ikke disse fartøyene ha om bord petroleumsbasert drivstoff med høyere viskositet, tetthet eller stivnepunkt enn det som er tillatt for marin gassolje.

Dette er en vesentlig sårbarhet, og denne er nærmere omtalt i kapittelet om ulykker til sjøs.

De store geografiske avstandene på Svalbard påvirker responstiden. Klimaendringene har ført til nye seilbare områder, slik at området for mulige aksjoner mot akutt forurensning har blitt enda større. Dessuten påvirkes både responstiden og muligheten for i det hele tatt å aksjonere av at det ofte er svært tøffe, uforutsigbare værforhold.

Kystverket har vurdert at responstiden er svært lang for store deler av Svalbard. Analysene deres har vist at det ikke kan legges til grunn at det vil være tilstrekkelige kapasiteter, det vil si fartøyer og lenser som kan begrense spredning av olje, ved et hendelsesområde i en tidlig fase.

Tilgangen på eksterne slepefartøyer er begrenset på Svalbard. KV Jarl, KV Bison, Jan Mayen-klassen og Polarsyssel kan operere autonomt med lense-system og integrert pumpe. De andre fartøyene til Kystvakten må ha et eksternt slepefartøy for å samle olje i lense-systemene.

Helikopterbåret dispergeringsutstyr er nylig etablert på Svalbard. Helikoptrene til Sysselmasteren inngår i denne beredskapen. Utstyret er testet og tatt i bruk. Kjemisk dispergering kan ha veldig god effekt ved bekjemping av oljeforurensning i sjø. Store oljemengder og store områder kan dekkes på kort tid, forutsatt at oljen kan dispergeres.²⁸ Et helikopter vil kunne være raskere på hendelsesstedet sammenlignet med fartøysressursene. En annen fordel er at systemet kan etterfylles med dispergeringsmiddel fra fartøyer som for eksempel Polarsyssel. Denne ordningen bidrar til å redusere sårbarhetsnivået. Bruk av dispergeringsmidler må imidlertid vurderes med hensyn til ulike miljømessige konsekvenser, ettersom dispergert olje ikke forsvinner – den flyttes bare fra havoverflaten og ned i vannsøylen.²⁹

Kystverkets beredskapslager for akutt forurensning i Longyearbyen trenes og etterses årlig. Utstyret er primært tiltenkt en aksjon mot akutt forurensning

og har derfor begrensede kapasiteter til å redde mennesker. Noe av utstyret vil allikevel kunne være relevant i en redningsaksjon, for eksempel aggregater og pumper. Utstyret er dimensjonert for å utstyre en reaksjonsstyrke på 20 personer.³⁰

Når det gjelder sårbarhet for akutt forurensning til ferskvann, peker drikkevannskilden Isdammen i Adventdalen seg ut som spesielt utsatt. Her kan utslipp fra kjøretøy utgjøre en direkte risiko for drikkevannsforsyningen i Longyearbyen. Det er ingen gjerder eller lignende som kan forhindre at et kjøretøy med farlig stoff havner i vannet. Drikkevannsforsyningen er en kritisk samfunnsfunksjon i seg selv, samtidig er også en rekke andre kritiske samfunnsfunksjoner avhengig av den for å kunne fungere som normalt.

AKUTT FORURENSNING PÅ LAND OG I LUFT

Enkelte tankanlegg på Svalbard har et høyt sårbarhetsnivå. Som nevnt innledningsvis har det vært flere lekkasjer fra tankanlegg i energiforsyningen i Longyearbyen i 2024. I forlengelsen av dette har Miljødirektoratet gjennomført tilsyn og avdekket avvik hos Svalbard Energi AS (SEAS). SEAS har i 2025 jobbet systematisk med å lukke avvikene og forbedre tilstanden på anleggene.

I januar 2026 har Avinor satt i drift sitt biogasskraftverk ved Longyearbyen Lufthavn, hvor DSB har gitt tillatelse til håndtering av farlig stoff.

Miljødirektoratet har også gjennomført tilsyn og avdekket avvik i Barentsburg og Pyramiden. Ellers mener Sysselmasteren at det mangler noen barrierer for å hindre akutt forurensning i Hornsund, jamfør forskrift om forurensning og avfall på Svalbard § 3-6 bokstav b.

I Norge har en rekke tilsyn, granskingsrapporter og evalueringer vist at bevisstheten og kunnskapen om risiko og sårbarhet knyttet til akutt forurensning er varierende blant aktører med beredskapsansvar. Det er grunn til å tro at vi er spesielt sårbare på

²⁸ Møte mellom Kystverket og SMS om akutt forurensning i SvalbardROS 2. juni 2022.

²⁹ Kystverket. 2025. *Dispergeringsberedskap*. URL: <https://www.kystverket.no/oljevern-og->

[miljoberedskap/forskning-og-utvikling/dispergeringsberedskap/](https://www.kystverket.no/oljevern-og-) Sist besøkt: januar 2025.

³⁰ Møte mellom Kystverket og SMS om akutt forurensning i SvalbardROS 2. juni 2022.

Svalbard, ettersom utskiftingsfrekvensen på personell er svært høy.

Det er viktig å ta hensyn til anlegg med farlige stoff i arbeidet med ROS-analyser, arealplaner og byggesaker. DSB forvalter en database (FAST) som gir oversikt over anlegg med farlig stoff, det vil si brannfarlige, reaksjonsfarlige og trykksatte stoff. Det er få innmeldinger av farlig stoff på Svalbard i FAST, ettersom forskrift om håndtering av farlig stoff § 12 ikke er gjort gjeldende her.³¹ Det er en utfordring at det ikke finnes en felles totaloversikt som kan brukes av nødetater, arealplanleggere, byggesaksbehandler og beredskapsansvarlige.

4.4 KONSEKVENSER

Konsekvensene av akutt forurensning – både til sjø, på land og til luft – avhenger spesielt av faktorer som geografisk plassering, tidspunkt, type stoff, omfang og værforhold som temperatur, vind, bølger og is. Andre elementer som kan påvirke konsekvensbildet er kompetanse, kapasiteter, effektiv varsling og krisekommunikasjon.

LIV OG HELSE

Potensialet for at akutt forurensning til sjø vil gi direkte skadelige konsekvenser for mennesker er lavt. Et unntak er allikevel personell som eventuelt rammes av selve ulykken eller som pådrar seg skader i rednings- eller oppryddingsarbeid.

Sårbarhetsvurderingen viste at drikkevannskilden Isdammen i Adventdalen er spesielt utsatt for akutt forurensning. Gitt at forurensningen detekteres og kan håndteres umiddelbart, er potensialet for direkte konsekvenser i form av inntak av forurenset drikkevann lavt. Mangel på drikkevann vil allikevel raskt få store konsekvenser, særlig om det ikke finnes en reservekilde. Som en konsekvens av drikkevannssituasjonen i Longyearbyen (der det per februar 2026 er frarådet å drikke vannet i springen) er det forholdsvis god tilgang til flaskevann, i tillegg

til rensset vann fra Svalbard Bryggeri. Ved en akutt forurensningshendelse vil man ikke kunne rens vannet fra Isdammen hos Svalbard Bryggeri, og kapasiteten på drikkevann vil bli redusert.

Akutt forurensning fra tankanlegg kan medføre brann- og eksplosjonsfare, som i verste fall kan gi svært alvorlige konsekvenser for liv og helse.

Hendelser med giftige gasser i nærheten av folk kan få svært store konsekvenser for liv og helse. DSB har vurdert at ammoniakk og klor er de gassene som representerer størst fare.³² Ammoniakk brukes f.eks. til kjøling på fiskebåter.

NATUR- OG KULTURMILJØ

Svalbard har et unikt og intakt økosystem. Det er få arter i et økosystem så langt nord, men det er store mengder av de enkelte artene. Et stort oljeutslipp til sjø i hekketiden vil derfor kunne få svært store konsekvenser. Utslipp av store mengder marin diesel er også skadelig.³³ Dessuten kan forurensning til sjø forårsake uopprettelige skader på kulturminner langs kysten.

Akutte utslipp fra virksomheter, tankanlegg eller transport av farlige stoffer på land kan medføre betydelig forurensning til grunn og sjø. Det er mange sårbare områder hvor et utslipp kan få store miljømessige konsekvenser. Adventsdeltaet er et eksempel. Det er kanskje det viktigste området for fugl om våren på hele Svalbard.³⁴

ØKONOMI

De økonomiske konsekvensene vil i stor grad variere med faktorer som type hendelse og stoff, mengde og hvor hendelsen skjer. Potensialet for store økonomiske konsekvenser er til stede.

³¹ Det pågår et arbeid med å gjøre brann- og eksplosjonsvernlovgivningen gjeldende på Svalbard, jamfør Meld. St. 26 (2023-2024).

³² Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. 2019. Analyser av krisescenarioer. URL: <https://www.dsb.no/siteassets/rapporter-og-publikasjoner/rapporter/analyser-av-krisescenarioer-2019.pdf> Sist besøkt: februar 2026.

³³ Marin diesel/gassolje har høy akutt giftighet og sprer seg fortere og lettere enn tungolje.

³⁴ Norsk polarinstitutt. 2018. Kunnskapsgrunnlag for Nedre Adventdalen. URL: <https://www.sysselemesteren.no/contentassets/7c8ba46ccd774c61a14e1c8c1617402d/kunnskapsgrunlaget-for-nedre-adventdalen---norsk-polarinstitutt-2018.pdf>. Sist besøkt: januar 2025.

SAMFUNNSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

Akutt utslipp av giftig gass er trolig den typen hendelse som har størst potensial til å skape frykt og uro i befolkningen, da skadepotensialet for liv og helse er større enn ved utslipp på land og til sjø.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

Evakuering, ferdsels- og oppholdsforbud rundt en utslippskilde kan raskt bli et aktuelt tiltak. Det kan skape utfordringer for de som blir berørt, særlig hvis påbudet strekker seg over en lenger periode.

4.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

Det har vært mange hendelser med akutt forurensning til sjø, eller med fare for sådan, på Svalbard. Det russiske skipet Petrozavodsk grunnstøtte på sørspissen av Bjørnøya i 2009 – i et av Nord-Atlanterens viktigste fuglefjell. Mindre mengder diesel lekket ut før havaristen ble tømt i en krevende aksjon. Da tråleren Nothguider grunnstøtte i Hinlopen i 2018 var det fare for akutt forurensning i et svært sårbart område. Tråleren ble tømt for drivstoff, motor- og hydraulikkoljer under ekstreme forhold i mørketiden. Hendelsen med M/S Virgo er et eksempel fra nyere tid.³⁵

Det er forventet at skipstrafikken ved Svalbard vil øke. Potensialet for akutt forurensning til sjø kan dermed bli større³⁶, hvis tiltak ikke settes inn. Det er en rekke sårbarheter som virker negativt inn på sannsynligheten. Totalt vurderer vi derfor at det er høy sannsynlighet for akutt forurensning til sjø.

Gjennom tilsynsaktivitet og uønskede hendelser i 2024 og 2025 har vi fått ny kunnskap om sårbarheter ved landbaserte anlegg. Selv om tiltak har blitt gjennomført, vurderes fortsatt sannsynligheten som høy ved enkelte anlegg. I tillegg har det i 2025 blitt etablert et nytt biogasskraftverk ved Longyearbyen Lufthavn.

Vi vurderer sannsynligheten for akutt forurensning til luft som middels, ettersom det er færre kilder til

utslipp og færre sårbarheter. Potensialet er ikke desto mindre til stede, jamfør vurderingene innledningsvis.

KUNNSKAPSRUNNLAG

Kunnskapsgrunnlaget er godt innenfor de fleste områdene, med pålitelige og relevante data. En svakhet i grunnlaget er at det ikke finnes en totaloversikt over kilder til akutt forurensning på Svalbard. Det er også knyttet noe usikkerhet til sikkerhetsnivået og graden av etterlevelse av regelverk på de enkelte fartøyene, anleggene og virksomhetene som håndterer farlige stoffer.

4.6 RISIKOANGIVELSE

Risikoangivelsen vil være tredelt, ettersom det er ulik risiko og sårbarhet forbundet med akutt forurensning til henholdsvis sjø, land og luft.

Vi vurderer risikoen for akutt forurensning til sjø som høy. Potensialet for direkte konsekvenser for liv og helse er vurdert som lavt, men konsekvensene for natur- og kulturmiljø kan bli svært store. Den sistnevnte samfunnsverdien må tillegges vekt ettersom både Svalbardtraktaten og norske myndigheter har satt høye mål for bevaring av Svalbards natur- og kulturmiljø. Erfaringen viser også at akutt forurensning til sjø skjer, eller at det er uønskede hendelser med fare for sådan, relativt ofte på Svalbard. Dessuten er skipstrafikken økende og det er flere vesentlige sårbarheter som bidrar til at sannsynligheten for utslipp er relativt høy. Det er også en del usikkerhetsmomenter, blant annet hva angår sikkerhetsnivået på de enkelte fartøyene.

Risikoen for akutt forurensning på land vurderer vi som høy. Konsekvensene ved et utslipp fra et tankanlegg eller fra en transport med farlig stoff kan bli svært store for det sårbare natur- og kulturmiljøet på Svalbard. Det er særlig – for enkelte tankanlegg – svært omfattende sårbarheter. Samlet sett gir det et høyt risikonivå på dette området.

Vi vurderer også risikoen for akutt forurensning til luft som høy. Det er flere kilder til slik forurensning i dag, og det er grunn til å tro at det vil bli langt flere i fremtiden. Det er et potensial for svært store

³⁵ Se beskrivelse i kapittelets innledning.

³⁶ Kystverket. 2021. Hendelser håndtert i 2020.

konsekvenser for liv og helse når slike hendelser inntreffer i nærheten av folk, dog slik at det vil variere ut fra type stoff, mengde, vær mv. Sannsynligheten er vurdert som middels, men det er vesentlige mangler i kunnskapsgrunnlaget.

4.7 MULIGE RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Bevisstheten og kompetansen rundt akutt forurensning blant aktører med ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på Svalbard må styrkes. Den må også vedlikeholdes kontinuerlig på grunn av den hyppige utskiftingen av personell. Et mulig tiltak kan være et seminar for aktuelle aktører hvor tematikken settes på dagsorden.

Det gjennomføres jevnlig øvelser om akutt forurensning til sjø på Svalbard. Det har vært mindre oppmerksomhet på øvelser med land- og luftbaserte utslipp som tema. Skrivebordsøvelser (table-top) er et godt utgangspunkt for dette.

Det er viktig at risiko og sårbarhet knyttet til akutt forurensning blir tatt hensyn til i arealplanlegging og beredskapsplanlegging. Det må ses spesielt hen til det sårbare natur- og kulturmiljøet på Svalbard og de krevende aksjonsforholdene.

Det er en svakhet at det ikke finnes en felles totaloversikt over kilder til akutt forurensning som kan legges til grunn for planlegging og aksjoner. Det er derfor spesielt viktig med god kunnskaps- og informasjonsdeling mellom aktører som Sysselmesteren, nødetater, Longyearbyen lokalstyre og virksomheter som håndterer farlige stoffer.

Et akuttutslipp fra tanklagring har et stort skadepotensial. Det er derfor viktig at den ansvarlige for lagringen har systemer og rutiner for hvordan en slik situasjon skal unngås og hvordan den skal håndteres dersom den oppstår. Dette er nærmere regulert i svalbardmiljøloven.

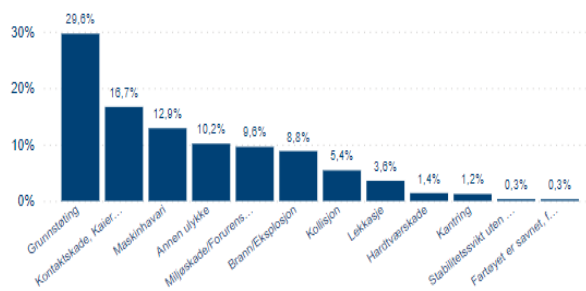
Det er viktig at påviste avvik og merknader fra tilsyn på forurensningsområdet, særlig som angår kritiske samfunnsfunksjoner, blir fulgt opp og lukket raskt og effektivt.

5. ULYKKER TIL SJØS

5.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Cruiseskip og fiskefartøyer er de to fartøytypene som har størst seilt distanse på Svalbard. De store cruiseskipene trafikkerer mest i Isfjorden og nordover vestkysten, mens de mindre cruiseskipene (ekspedisjonscruise) seiler rundt store deler av øygruppen. Fiskefartøyene opererer mer sørover langs vestkysten av Sør-Spitsbergen og mellom Edgeøya og Hopen. Trafikken rundt øygruppen er også preget av stykkgodsfartøyer, forskningsfartøyer og kystvaktfartøyer.

Diagrammet nedenfor gir en prosentvis oversikt over hvilke typer skipsulykker som har inntruffet i norske farvann i løpet av en tiårsperiode.



Figur 4: Skipsulykker i Norge i perioden 01.01.2010-19.05.2022. Kilde: Sjøfartsdirektoratet

Som vi ser av diagrammet, er grunnstøting den ulykkestypen med hyppigst frekvens i perioden. Dette samsvarer også godt med bildet på Svalbard, hvor grunnstøting er en mer eller mindre årlig foreteelse. Bare i løpet av våren og sommeren 2024 var det minst fire slike hendelser. Turistbåten «Polarfront» grunnstøtte mellom Deltaneset og Diabas i april. KV Svalbard fraktet passasjerene til Longyearbyen og dro senere båten av grunn. Senere samme måned grunnstøtte båten M/V «Vikingfjord» i Magdalenefjorden. Etter et halvt døgn kom den seg løs for egen maskin uten skader. I juni gikk en seilbåt på grunn i Dahlrebukta nord for St. Jonsfjorden, mens en annen turistbåt gikk på grunn nordøst for Lågøya ved Nordaustlandet i juli.

I farvannene rundt Svalbard er dravis en særskilt utfordring. MS Malmö satte seg fast i isen sørvest i Hinlopenstredet i 2019. Passasjerene ble evakuert og skipet kom seg etter hvert løs for egen maskin. Situasjonen var langt mer kritisk da «Maxim Gorkiy» kolliderte med et isfjell i 1989. Skipet tok inn store vannmengder, men de klarte å forhindre at skipet sank. 955 passasjerer ble evakuert og ingen omkom.

Brann og eksplosjon er også mulige hendelser med et potensial for svært store konsekvenser. Selv om Svalbard har vært skånet for store hendelser med brann og eksplosjon på skip, er det flere eksempler på slike hendelser andre steder. Dessuten var det senest i august 2022 en brann i en elektrisk motor på et cruiseskip ved Monacobreen.³⁷ I dette kapitlet skal vi se nærmere på risiko og sårbarhet for alvorlige uønskede hendelser og kriser til sjøs. Akutt forensning til sjøs er et eget tema i kapittel 4.

5.2 ROLLER OG ANSVAR

Hovedredningssentralen i Nord-Norge (HRS N-N) har normalt ansvaret for ledelse og koordinering av redningsaksjoner til sjøs. Lokal redningssentral (LRS) har normalt ansvaret for ledelse og koordinering av redningsaksjoner på land. HRS N-N og LRS vil uansett samarbeide om håndteringen.

Det er rederiet og kapteinen som har ansvaret for å ivareta sikkerheten på fartøyet. Kapteinen har ansvaret for virksomheten om bord. Derfor er det også kapteinen som leder den interne redningsinnsatsen. Brannsikkerheten på skip er regulert gjennom sjøfartslovgivningen. Den stiller blant annet krav til tekniske varslings- og slukkesystem, prosedyrer for sikkerhet og trent mannskap. Den primære beredskapen mot brann er om bord. Bistand fra land må ses på som sekundærinnsats.

Longyearbyen brann og redning har i utgangspunktet ikke beredskap mot uønskede hendelser til sjøs etter gjeldende regelverk, med unntak av pålegg om deltakelse i utvalg for akutt forensning på Svalbard og tilhørende

³⁷ Svalbardposten. 2022. Cruiseskip fikk brann i elektrisk motor. URL: <https://www.svalbardposten.no/battrafikk-cruiseskip->

[sysselmaster/cruiseskip-fikk-brann-i-elektrisk-motor/490480.](https://www.svalbardposten.no/battrafikk-cruiseskip-) Sist besøkt: januar 2025.

depotstyrke.³⁸ Staten har imidlertid inngått en avtale med syv brannvesen langs norskekysten som skal ha særskilt kompetanse og trening for bistand til skip (RITS).³⁹ Dessuten skal brannvesenet på fastlandet etter anmodning yte innsats ved brann og ulykker i sjøområder innenfor eller utenfor den norske territorialgrensen, jamfør brann- og eksplosjonsvernloven § 11 g. Det kan allikevel ta lang tid før mannskapene er på et hendelsessted på Svalbard etter at HRS har anvist RITS-innsats. RITS-beredskapen i Tromsø og Oslo er nærmest med hensyn til avstand og tidsbruk. I påvente av slik bistand kan det være aktuelt å anmode Longyearbyen brann og redning om å bistå med å begrense skadeomfanget, men allikevel slik at det må vurderes basert på faktorer som tilgjengelig kompetanse, materiell og HMS-risiko. Det bør ses nærmere på om det er mulig å styrke forutsetningene for at lokale mannskaper kan yte bistand i en akutfase.

Kystverket har inngått en avtale med Oslo brann- og redningsetat og Bergen brannvesen om tilgang på kompetanse og materiell for håndtering av kjemikaliehendelser til sjøs, såkalt RITS-kjem. Disse styrkene kan fraktes til alle deler av landet. De kan også brukes ved kjemikaliehendelser på land. Kystverket dekker utgifter til trening og materiell på sitt budsjett.⁴⁰ Disse styrkene er gripbare bistandsressurser også ved uønskede hendelser og kriser på Svalbard. Oslo brann- og redningsetat har imidlertid vurdert at det er behov for å se nærmere på transportløsninger og etablering av et lokalt depot, det vil i praksis si en konteiner, for å sikre at slik bistand kan ytes mest mulig raskt og effektivt. Et lokalt depot kan også tenkes å inneholde utstyr for andre type hendelser (USAR, CEBRNE, etc.). Dermed bør det trenes og øves med aktuelle beredskapsaktører på Svalbard.⁴¹

Longyearbyen lokalstyre og Longyearbyen sykehus har sentrale roller ved behov for etablering av

evakuerte- og pårørendesenter og håndtering av pasienter. Kapasitetene omtales i det følgende.

5.3 SÅRBARHET

RESPONSTID

Responstiden påvirkes av flere faktorer. For det første er det enorme geografiske avstander på Svalbard. Eksempelvis tar det 10-15 timer å seile fra Longyearbyen til nordsiden av Spitsbergen. Dessuten er det ofte tøffe, uforutsigbare værforhold som kan øke responstiden ytterligere. Klimaendringene har flere negative effekter i så måte. Det er ikke bare værforholdene som blir tøffere. Som en direkte konsekvens av klimaendringene er operasjonsområdet for søk og redning til sjøs blitt større. Stadig flere områder til havs på Svalbard – som tidligere har vært islagte – er blitt seilbare.

En annen faktor som kan påvirke responstiden og aksjonen er at en del skip har høyere isklasse enn beredskapsfartøyet til Sysselemesteren. Beredskapen utfordres når disse skipene tar seg inn i isfylte farvann hvor Polarsyssel ikke kan seile. Noen fartøyer seiler sågar så langt nord at søk- og redningsressursene til Sysselemesteren ikke kan komme til unnsetning.

Passasjerer og mannskap kan måtte belage seg på overlevelse på land i flere dager, frem til hjelpen kommer. Polarkoden inneholder en del krav som søker å sikre en slik overlevelse i minst fem dager. De tøffe vær- og klimaforholdene, i kombinasjon med isbjørnfare, kan allikevel gjøre det krevende.

MASSEEVAKUERING

Øvelse AMRO i 2021 viste at under gunstige forhold kan en i beste fall evakuere én person i minuttet med helikopter fra et skip til en landbasert leir, gitt at avstanden til havaristen ikke overstiger 20 nautiske mil. Det er imidlertid ofte svært krevende

³⁸ Møte mellom Sysselemesteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 16. januar 2025.

³⁹ Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. (Publikasjonsdato ikke oppgitt). RITS. <https://www.dsb.no/brannikkerhet/brannberedskap/spesialtjenester/#rits> Sist besøkt: februar 2026.

⁴⁰ Kystverket. 2020. Nasjonal plan. Beredskap mot akutt forurensning og ved fare for akutt forurensning i Norge. 2020.

URL:

<https://www.kystverket.no/contentassets/f0c533cb7fec447aaa6869149349f6b0/nasjonal-beredskapsplan.pdf> Sist besøkt februar 2025.

⁴¹ Møte mellom Sysselemesteren, Longyearbyen brann og redning og Oslo brann- og redningsetat om SvalbardROS 4. februar 2025.

værforhold til sjøs på Svalbard, og de største cruiseskipene som seiler i disse farvannene har kapasitet til nærmere 5 000 personer om bord. Det største skipet som besøkte Svalbard i 2025 var Costa Favolosa, som har en kapasitet på 3 780 passasjerer og 1 110 mannskaper.

Øvelsen viste at Longyearbyen lokalstyre har kapasitet til å håndtere 200 evakuerte passasjerer. I en situasjon hvor en må evakuere et av de største cruiseskipene må en imidlertid regne med store kapasitetsmessige utfordringer. Longyearbyen har ingen nabokommune som kan anmodes om bistand, slik mange fastlandskommuner har avtaler om. En blir raskt avhengig av støtte fra fastlandet.

MASSESKADEHÅNTERING

Øvelse AMRO i 2021 viste at Longyearbyen sykehus har svært begrenset kapasitet. Sykehuset har kun mulighet til å håndtere to intensivpasienter. Skadde må derfor hovedsakelig evakueres til fastlandet. Disse sårbarhetene bidrar til at det kan bli svært utfordrende å håndtere en alvorlig hendelse, selv med relativt få personer om bord.

Ambulanseflyberedskapen på Svalbard er sårbar. Det var blant annet en alvorlig hendelse i 2022 hvor det tok over åtte timer før ambulanseflyet var på plass i Longyearbyen. Statens helsetilsyn har konkludert med at ambulanseflyberedskapen opererer med for høy risiko for svikt. Sysselmasteren har vurdert ambulanseflyberedskapen mer inngående i en annen analyse. Denne delen av helseberedskapen er grunnleggende for å sikre forsvarlig helsehjelp. Helsemyndighetene skal følge opp saken videre.

Det er enkelte medisinske kapasiteter i andre lokalsamfunn. I Barentsburg er det et sykehus, mens i Ny-Ålesund er det en sykestue med sykepleier og utstyr til å gi førstehjelp. Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps vil også kunne bidra med førstehjelp og utstyr. Disse fasilitetene er – hverken isolert eller samlet sett – dimensjonert for å håndtere en større hendelse til sjøs som fører til masseskade.

⁴² Vestfold interkommunale brannvesen IKS. 2021. Rapport – evaluering av hendelse på MS Brim. URL: <https://www.vibr.no/?action=news&item=g5ewFZG3> Sist besøkt: februar 2026.

Håndteringen vil være spesielt utfordrende ved alvorlige brannskader. Behandling av alvorlige brannskader er veldig ressurskrevende og krever spesialkompetanse fra flere medisinske disipliner. Det er den nasjonale behandlingstjenesten for avansert brannskadebehandling ved Haukeland universitetssykehus som ivaretar dette. Følgelig er avstanden svært lang. Behandling av moderate brannskader vil sågar måtte skje på fastlandet ved plastkirurgiske og ortopediske avdelinger. Alvorlige røykskader må også behandles på sykehus.

INNSATS MOT BRANN OG EKSPLOSJON

Brann og eksplosjon til sjøs er generelt utfordrende å håndtere. Spesielt er hybrid- og batteridrevne fartøyer en stor og relativt ny utfordring. Brann i batterier er komplisert å håndtere fordi utviklingen av kjemikalier representerer en akutt helsefare og eksplosjonsfare. Denne typen fartøyer seiler med turister i Isfjorden i sommersesongen. Batterier blir i økende grad brukt som energikilde, og utgjør også en risiko i kjøretøy og andre landbaserte enheter.

Det tok sju dager å håndtere brannen i batterirommet på katamaranen MS Brim i Oslofjorden i 2021.⁴² Statens havarikommisjon konkluderte med at på grunn av utformingen av dagens regelverk om batteribruk, kan samme feil oppstå igjen. Hendelsen viste også sårbarheter i form av manglende kunnskap og kompetanse hos aktører som er involvert i førsteinnsats i en slik type ulykke.⁴³ Dette gjelder trolig også på Svalbard.

SLEPEBÅTBEREDSKAP

Det er ikke etablert en egen statlig slepeberedskap for Svalbard. Sysselmasteren sitt beredskapsfartøy Polarsysse er imidlertid utrustet for nødslep. Fartøyene til Kystvakten, som opererer i farvannet rundt Svalbard, er også det.

PASSASJERBEGRENSNING PÅ SKIP

Skip som anløper sjøområdene i nasjonalparkene, kan ikke ha flere enn 200 passasjerer om bord, jamfør forskrift om nasjonalparkene Sør-

⁴³ Statens havarikommisjon. 2022. Brann om bord MS Brim i Ytre Oslofjord 11. mars 2021. URL: <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2022-08>. Siste besøkt: januar 2025.

Spitsbergen, Forlandet og Nordvest-Spitsbergen, om naturreservatene Nordaust-Svalbard og Sørøst-Svalbard, og om naturreservatene for fugl på Svalbard § 4a.

MANGELFULLE SJØKART

Pålitelige og gode sjøkart er avgjørende for sikker og effektiv navigasjon. Farvannet rundt Svalbard er til dels dårlig kartlagt for navigasjon eller ikke kartlagt i det hele tatt. På østsiden er det store områder som ikke er kartlagt. Fra år til år er det også relativt store endringer i sedimentering og bunnforhold. Et skip i havsnød kan komme nær kystområdene, og vi erfarer også at cruiseskipene ønsker å gå nærme land. Mangelfulle sjøkart er i så måte en vesentlig sårbarhet som bidrar til økt risiko for ulykker og akutt forurensning på Svalbard.⁴⁴

KOMMUNIKASJON

Kommunikasjon kan være en utfordring ved søk- og redningsoperasjoner i farvannene rundt øygruppen. Desto lengre nord en kommer, desto større er utfordringene på grunn av den svake satellittdekningen i polare strøk.

LOSPLIKT

Kystverket har en egen losstasjon i Longyearbyen, som betjenes av losere fra Troms og Finnmark losoldermannskap. Longyearbyen havn har driftsansvaret for losbåten. Det er losplikt innenfor grunnlinjen og generelt for fartøy på 70 meter eller lenger. Lengdegrensen er 50 meter for passasjerfartøy og fartøy som frakter farlig og forurensende last.

5.4 KONSEKVENSER

LIV OG HELSE

I ytterste konsekvens kan alvorlige hendelser til sjøs føre til tap av liv. Konsekvensene avhenger

imidlertid av faktorer som type hendelse, fartøy, geografisk plassering, årstid, værforhold mv.

Brann eller eksplosjon representerer trolig det mest utfordrende skadebildet. I slike tilfeller kan konsekvensene bli brann- og røykskader av ulik alvorlighetsgrad. Beinbrudd, kutt- og sårskader er sannsynlige, spesielt ved dårlig sikt i røykfylte områder. Allikevel har helsemyndighetene vurdert at det ofte er slik at antallet fysisk uskadde med behov for hjelp er langt høyere enn antallet fysisk skadde.⁴⁵ Psykososialt kriseteam er derfor en svært viktig ressurs, også ved alvorlige hendelser til sjøs.

Brann eller eksplosjon i mindre fartøyer kan også gi store konsekvenser for liv og helse. Spesielt er det et alvorlig skadepotensial knyttet til hybrid- og batteridrevne fartøyer. Hydrogenfluorid i gassform (HF) eller vannløsning (flussyre) har svært høy toksisitet. Den gir alvorlige, dyptgående etseskader og risiko for livstruende systemisk forgiftning.⁴⁶

NATUR- OG KULTURMILJØ

Ulykker til sjøs kan i mange tilfeller representere en risiko for akutt forurensning. På Svalbard kan det få alvorlige konsekvenser i et sårbart natur- og kulturmiljø. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4.

ØKONOMI

De økonomiske konsekvensene vil variere ut fra en rekke faktorer. Potensialet for svært store økonomiske tap er til stede for berørte parter.

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

Potensialet for store psykososiale konsekvenser er til stede for de berørte, og dette er omtalt under liv og helse. Det forventes imidlertid ikke at det innvirker på samfunnsstabiliteten som sådan.

⁴⁴ Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon. 2022. NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder. URL:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/f3619eeb1787495cb9dc96cb8e7960d3/no/pdfs/nou202220220001000ddpdfs.pdf>

Sist besøkt: januar 2025.

⁴⁵ Helsedirektoratet. 2020. Nasjonal veileder for helsetjenestens organisering på skadested. URL:

<https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/helsetjenestens-organisering-pa-skadested/>. Sist besøkt: februar 2026.

⁴⁶ Helsebiblioteket. 2017. Hydrogenfluorid (flussyre og hydrogenfluoridgass) – behandlingsanbefaling ved forgiftning. URL: <https://www.helsebiblioteket.no/forgiftninger/gasser-og-kjemikalier/hydrogenfluorid-flussyre-og-hydrogenfluoridgass-behandlingsanbefaling-ved-forgiftning>. Sist besøkt: januar 2025.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

Potensialet for store påkjenninger er til stede for de berørte, først og fremst i form av mulige konsekvenser for liv og helse. Tilsvarende som for vurderingen ovenfor forventer vi ikke at det vil innvirke på samfunnsstabiliteten.

5.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

Vi vurderer at sannsynligheten for grunnstøting er svært høy. Slike hendelser skjer årlig eller oftere i farvannene rundt Svalbard, jamfør eksemplene innledningsvis i kapittelet. Sannsynligheten for kontaktskade, maskinhavari og brann og eksplosjon vurderer vi som middels sannsynlig. Slike hendelser inntreffer, men de er sjeldnere. Vi anser sårbarhetene for grunnstøting som større.

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for sannsynlighetsvurderingen om grunnstøting anser vi som sterkt, ettersom vi har mye erfaring med slike hendelser på Svalbard. Særlig når det gjelder sannsynligheten for brann og eksplosjon er grunnlaget mer mangelfullt. Det er krav til brannsikkerhet gjennom sjøfartslovgivningen, men det er knyttet usikkerhet til grad av etterlevelse av krav og generell tilstand på de enkelte fartøyene.

5.6 RISIKOANGIVELSE

Risikoen for ulykker til sjøs varierer ut fra mange forhold. Generelt øker risikoen desto lengre nord et fartøy seiler. Dette henger blant annet sammen med lang responstid på ressurser og kapasiteter og dårlig tilgang på infrastruktur og kommunikasjon. Vær- og klimaforhold påvirker også risikoen i negativ retning. Generelt vurderer vi derfor risikoen for ulykker til sjøs som høy.

Risikoen for brann om bord på et cruise fartøy, det vil si et ekspedisjonsfartøy eller et konvensjonelt cruiseskip, fremstår som spesielt utfordrende. Selv for andre fartøystyper, med relativt få personer om bord, anser vi risikoen som høy. I denne vurderingen har vi sett spesielt hen til de potensielt svært store konsekvensene for liv og helse. Erfaringen har også vist at slike hendelser kan skje. Senest i august 2022 fikk et cruiseskip brann i en elektrisk motor ved Monacobreen.⁴⁷ Det er svært høy sårbarhet for denne typen hendelser til sjøs.

5.7 MULIGE RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Tilsyn og kontroll med fartøyer er et sentralt tiltak. Slik aktivitet gjennomføres av aktører som Sysselemesteren, Kystvakten, Tolletaten og Sjøfartsdirektoratet. Sysselemesteren skal sikre at gjeldende regelverk blir fulgt og at de særlige hensynene som gjelder på Svalbard ivaretas. Kystvakten har begrenset politi-, inspeksjons- og kontrollmyndighet. Kystvakten kan sette i verk tvangstiltak på vegne av flere statlige aktører og sivile myndigheter. Fra og med 6. mai 2022 fikk Tolletaten myndighet til å drive kontroll med vareførselen på Svalbard. Etaten har etablert seg med kontor i Longyearbyen.⁴⁸ Sjøfartsdirektoratet har økt sin tilstedeværelse på Svalbard i sommerperioden. Direktoratet har gjennomført tilsyn med vekt på forhold som sikkerhet og miljø for å oppnå målet om trygge og sikre fartøyer på Svalbard.⁴⁹ Det legges til grunn at den samlede tilsyns- og kontrollvirksomheten har en betydelig risikoreduserende effekt på det maritime området. Det er derfor viktig at denne opprettholdes.

Som oppfølging av Svalbardmeldingen vil regjeringen starte et utredningsarbeid (der også Sysselemesteren vil bidra) knyttet til regulering av cruisevirksomheten rundt Svalbard mht. en begrensning i antallet cruiseskip som seiler i territorialfarvannet ved Svalbard. Om en mer restriktiv regulering kommer på plass vil det være et risikoreduserende tiltak.

⁴⁷ Svalbardposten. 2022. Cruiseskip fikk brann i elektrisk motor. URL: <https://www.svalbardposten.no/battrafikk-cruiseskip-sysselemester/cruiseskip-fikk-brann-i-elektrisk-motor/490480>.

Sist besøkt: januar 2025.

⁴⁸ Regjeringen. 2022. Tolletaten i gang med vareførselskontroll på Svalbard. URL:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/tolletaten-i-gang-med-vareforselskontroll-pa-svalbard/id2911849/> Sist besøkt: januar 2025.

⁴⁹ Sjøfartsdirektoratet. 2023. Øker tilstedeværelsen på Svalbard. URL: <https://www.sdir.no/nyheter/oker-tilstedevarelsen-pa-svalbard/> Sist besøkt: januar 2025.

RITS-styrkene i Oslo og Bergen er gripbare bistandsressurser også ved uønskede hendelser og kriser på Svalbard. Oslo brann- og redningsetat har imidlertid vurdert at det er behov for å se nærmere på transportløsninger og etablering av et lokalt depot, det vil i praksis si en konteiner, for å sikre at slik bistand kan ytes mest mulig raskt og effektivt. Et lokalt depot kan også tenkes å inneholde utstyr for andre type hendelser (USAR, CEBRNE, etc.). Dermed bør det trenes og øves med aktuelle beredskapsaktører på Svalbard.

Det bør likevel ses nærmere på om det er mulig å styrke forutsetningene for at lokale mannskaper kan yte bistand i en akutfase frem til RITS-manskaper fra fastlandet er på stedet. Det er krevende å etablere nødvendig RITS-kompetanse lokalt, blant annet pga. høy turn-over. Ved større hendelser blir man i stor grad nødt til å hente spesialkompetanse til Svalbard, men det kan være hensiktsmessig og i større grad ha nødvendig utstyr tilgjengelig på Svalbard (og at det etableres grunnleggende kompetanse for bruk av dette).

Vi må sørge for god kunnskap og kompetanse hos aktørene som er involvert i førsteinnsats på ulykker med brann om bord på fartøyer, spesielt knyttet til den relativt nye utfordringen som hybrid- og batteridrevne fartøyer representerer.

Ulykker til sjøs er relativt jevnlig tema for øvelser på Svalbard, særlig for fullskalaøvelser. Det er imidlertid et område som vi må fortsette å øve på, grunnet den høye risikoen. Skrivebordsøvelser (table-top) kan også gi et verdifullt øvingsutbytte.

Det er viktig at det er gode og oppdaterte planer for etablering og drift av evakuerte- og pårørendesenter (EPS). Planene må være avstemt med involverte aktører, slik at forventninger og rolle- og ansvarsforhold er avklart. Jevnlig trening og øving er en forutsetning, også på dette område.

I det videre arbeidet med å dimensjonere beredskapen på Svalbard mot ulykker til sjøs og høy maritim aktivitet, må det ses hen til risiko- og sårbarhetsvurderingene i dette kapitlet. Det er spesielt grunn til å se nærmere på dimensjoneringen av helseberedskapen.

6. BRANN

6.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Dette kapitlet handler om risiko og sårbarhet for brann på land. Risiko og sårbarhet for brann til sjøs er vurdert i kapittel 5 om ulykker til sjøs.

De siste årene har det vært to alvorlige boligbranner i Longyearbyen, som har illustrert risiko- og sårbarhetsbildet for denne typen hendelser på Svalbard med all tydelighet. Brannene førte ikke til alvorlige konsekvenser for liv og helse, men boligene ble totalskadet. Felles for de to brannene var at konsekvensene lett kunne blitt adskillig større, både for liv og helse og materielle verdier, ved små endringer i forutsetningene.



Boligbrann i Longyearbyen 12. september 2022.
Fotograf: Erlend Selnes

I 2023 hadde Longyearbyen brann og redning rekordmange utrykninger. I all hovedsak var dette unødige alarmer som skyldtes matlaging eller vanddamp. I løpet av året var det 12 utrykninger til brann eller branntilløp i bygninger, båtbrann og skuterbrann. Antall branner og branntilløp i Longyearbyen varierer noe fra år til år, men det har

⁵⁰ Longyearbyen lokalstyre. 2025. *Longyearbyen brann og redning. Årsrapport 2024.*

vært nokså stabilt siden 2014 med et gjennomsnitt på 15-16 brannutrykninger på årsbasis.⁵⁰

6.2 ROLLER OG ANSVAR

SENTRAL MYNDIGHET

Departementet ved Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) er den sentrale myndigheten for forvaltningen av brannvern på Svalbard. DSB skal påse at forskrift om brannvern på Svalbard blir fulgt opp. DSB kan delegere sine gjøremål til Sysselmesteren, jmfør § 2-1.

SYSSELMESTEREN PÅ SVALBARD

Sysselmesteren skal sørge for at det utarbeides brannordninger. Sysselmesteren skal også sørge for at det utarbeides årlige rapporter om brannvernet, jmfør § 2-2. Tilsyn utenfor Longyearbyen arealplanområde gjennomføres av Sysselmesteren med faglig bistand fra Longyearbyen brann og redning.

LOKAL BRANNSJEF

DSB kan bestemme at lokalsamfunnene skal ha en lokal brannsjef som leder brannvernet, jmfør § 2-3. I Longyearbyen er det Longyearbyen lokalstyre som gjennom Longyearbyen brann og redning ivaretar brann- og redningsberedskapen slik kommunene gjør på fastlandet, mens det er de enkelte virksomhetene som har dette ansvaret i de andre lokalsamfunnene på Svalbard.

Det er Sysselmesteren sitt ansvar å anmode om bistand ved behov i en brann som oppstår utenfor Longyearbyen arealplanområde. I praksis vil denne anmodningen rettes til Longyearbyen brann og redning og eventuelt til fastlandet.

Et annet viktig forhold er at Longyearbyen brann og redning etter dagens regelverk ikke har ansvar for, eller utstyr⁵¹ til, beredskap mot uønskede hendelser til sjøs – med unntak av pålegg om deltakelse i

⁵¹ Longyearbyen brann og redning har dog fått midler til å innkjøpe av noe overflateutstyr i 2025.

utvalget for akutt forurensning og depotstyrken for Svalbard, jamfør kapittel 4 om akutt forurensning.

BRANNORDNING

DSB kan bestemme at lokalsamfunnene skal utarbeide en brannordning. Den skal sikre at brannvernet er organisert, bemannet og utstyrt på en slik måte at oppgavene etter forskriften kan gjennomføres på tilfredsstillende vis, jamfør § 2-4. I dag gjelder denne ordningen for lokalsamfunnene Longyearbyen, Barentsburg og Ny-Ålesund.

VIRKSOMHETENS PLIKTER

Virksomhetene skal i hovedsak utarbeide brannordning, følge opp tiltak etter forskriften, gjennomføre informasjonstiltak, sende årlig rapport om brannvernarbeidet til Sysselmesteren og utarbeide en årlig plan for aktuelle brannverntiltak, jamfør § 2-5.

BRANNVERNETS OPPGAVER

Brannvernet skal gjennomføre oppgaver av brannforebyggende og kontrollerende art, være innsatsstyrke ved brann og bistå med innsats ved andre akutte ulykker. I tillegg kommer andre oppgaver som legges til brannvernet, jamfør § 2-6.

ALLMENNHETENS PLIKTER

Allmennheten har en rekke plikter i brannvernsammenheng, jamfør kapittel 4 i forskriften. Særlig sentralt er plikten om alminnelig aktsomhet, plikten til å varsle og plikten til å bistå ved brann.

6.3 SÅRBARHET

OFFENTLIGRETTSLIG REGELVERK

Det er en egen forskrift om brannvern på Svalbard, jamfør forskrift 20. august 1993 nr. 815 om brannvern på Svalbard, som er hjemlet i Svalbardloven § 4. Formålet med forskriften er å

sikre mennesker, dyr, og materielle verdier mot brann, samt begrense skadene ved brann og andre akutte ulykker, jamfør § 1-1. I tillegg gjelder lov om brannfarlige varer samt væsker og gasser under trykk og lov om eksplosive varer. De nevnte lovene gjelder kun for Svalbard.

Forskrift om brannvern på Svalbard oppleves ikke som et hensiktsmessig og tilstrekkelig regelverk for dagens situasjon. Dette utdaterte regelverket utgjør en av de vesentligste sårbarhetene for brannvernet på Svalbard. Regjeringen har på generelt grunnlag sagt at regelverk som regulerer brannsikkerheten må være oppdatert og tilpasset samfunnets behov og utvikling.⁵² Justis- og beredskapsdepartementet arbeider med å gjøre brann- og eksplosjonsvernlovgivningen gjeldende på Svalbard, med noen tilpasninger.⁵³

BRANNFOREBYGGENDE ARBEID

Longyearbyen brann og redning har inngått avtaler med de fleste virksomhetene om branntekniske kontroller, det vil si håndslukkere, husbrannslanger, nødutganger og røykvarslere. Dessuten gjennomføres det tilsyn med særskilte brannobjekter⁵⁴ i alle lokalsamfunn på Svalbard, der hovedprioriteten er såkalte A- og B-objekter.

Innenfor Longyearbyen planområde er de et svært høyt antall særskilte brannobjekter sett ift. det lave innbyggertallet (og sammenlignet med kommuner på fastlandet). Longyearbyen brann og redning (LBR) har siden 2024 prioritert å føre branntilsyn med de særskilte brannobjektene som innehar kritisk funksjoner for samfunnet⁵⁵. Branntilsynene som er gjennomført i disse objektene har avdekket flere store branntekniske avvik og viser at kritiske funksjoner i Longyearbyen er dårlig sikret mot brann.

I Longyearbyen er det et eget brannøvingsanlegg, med overtenningskonteiner, søkskonteinere, tank med farlig gods, flybrannsimulator og undervisningsrom. Opplæring, trening, øvelser og

⁵² Justis- og beredskapsdepartementet. 2024. *Meld. St. 16 (2023-2024). Brann- og redningsvesenet. Nærhet, lokalkunnskap og rask respons i hele landet.*

⁵³ Justis- og beredskapsdepartementet. 2024. *Meld. St. 26 (2023-2024). Svalbard.*

⁵⁴ Bygninger, anlegg mv. som faller innenfor forskriftens § 5-1.

⁵⁵ Jf. KIKS-rammeverket. DSB, 2016. Samfunnets kritiske funksjoner.

annen kompetansehevende aktivitet er sentrale tiltak i det brannforebyggende arbeidet.

Longyearbyen brann og redning prioriterer utadrettet kurs og opplæring, med vekt på formidling av informasjons- og motivasjonstiltak. Erfaringen viser at slike tiltak gir en veldig god og viktig brannforebyggende effekt.⁵⁶

BYGGESKIKK OG KLIMA PÅ SVALBARD

Lokalsamfunnene på Svalbard kjennetegnes flere steder av tett og gammel trehusbebyggelse, særlig i Longyearbyen. Det er en typisk utfordring og sårbarhet i brannsammenheng. Videre er mange av bygningene på Svalbard satt opp på pæler, noe som gir åpne rom under bygninger og høy luftgjennomstrømning. Over tid er det også slik at materialer blir lett antennelige på grunn av den tørre, arktiske luften. Dessuten er de ulike lokalsamfunnene på Svalbard svært vindutsatte, jamfør kapittel 9 om sterk vind. Vindforholdene er helt avgjørende for brannspredningsfaren, særlig i miljøene med tett trehusbebyggelse. Disse faktorene gjør at en brann kan eskalere svært raskt.⁵⁷

I Longyearbyen er det flere såkalte brannmitteområder, det vil si bebyggelse med fare for rask og omfattende brannspredning. Dette skyldes mangel på brannteknisk oppdeling mellom bygninger eller mangel på tilstrekkelig avstand mellom bygninger på forskjellige eiendommer. Sjøområdet og Sjøskrenten er eksempler på områder med denne typen utfordringer.⁵⁸

Branntilsyn i Longyearbyen har avdekket flere overskridelser av maksimalt tillatt areal på brannseksjoner uten sprinkleranlegg, jamfør forskriftens § 4-18. Dette gir en sårbarhet for uakseptabelt store materielle konsekvenser ved brann. Longyearbyen brann og redning har opplyst om at de forventer å avdekke flere slike avvik.⁵⁹

⁵⁶ Longyearbyen lokalstyre. 2024. *Longyearbyen brann og redning. Årsrapport 2023*.

⁵⁷ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 16. januar 2025.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Ibid.

Det oppbevares ofte en del brannfarlige varer og stoffer, som bensin og gass, i eller i nærheten av boliger. Det er også et problem at snøskutere og biler parkeres for nærme boliger. En av årsakene til dette er at parkeringsarealene i Longyearbyen er begrenset. Det utgjør både en brannfare og en utfordring for fremkommeligheten til både brann- og redningsetaten og andre nødetater.⁶⁰

Andre utfordringer for fremkommeligheten er tettbygde arealer, trange gater og tidvis en del snømengder. God og jevnlig brøyting om vinteren er helt avgjørende for fremkommeligheten og dermed for responstiden til nødetatene ved en brann. Et annet viktig sårbarhetsreducerende tiltak i denne sammenhengen er at Longyearbyen brann og redning jevnlig informerer boligieierne om disse utfordringene. Likeledes er Longyearbyen brann og redning opptatt av å opplyse jevnlig om brannsikkerhetsutfordringer med råd og veiledning til lokalbefolkningen, blant annet gjennom lokale medier.⁶¹

BRANNHÅNDTERING

Automatisk deteksjon, varsling og rask og effektiv respons er viktige sårbarhetsreducerende tiltak.⁶²

AUTOMATISK DETEKSJON

Det er et krav etter forskriftens § 4-7 at alle boliger skal ha minst én røykvarsler. For bygninger i Longyearbyen som benyttes til bolig, kontor eller næring stilles det krav om seriekoblet, adresserbart brannvarslingsanlegg tilkoblet offentlig sentral, jamfør byggeforskrift for Longyearbyen § 7.⁶³ Dette gjelder dog bare for nybygg eller ombygginger etter 2016.

VARSLING

I Longyearbyen er de aller fleste boligene koblet for direktevarsling til 110-sentralen, som er et viktig sårbarhetsreducerende tiltak. Det er kun i

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.

⁶² Longyearbyen lokalstyre. 2024. *Longyearbyen brann og redning. Årsrapport 2023*.

⁶³ Byggeforskriften for Longyearbyen er under revisjon av Longyearbyen lokalstyre med bistand fra Direktoratet for byggkvalitet.

Longyearbyen at det er direktevarsling til 110-sentralen.

I Ny-Ålesund er alle detektorer koblet for direktevarsling til døgnbemannet vakt. I Barentsburg er det en døgnbemannet brannstasjon som tar imot brannalarmer og nødtelefoner.

RESPONS- OG UTHOLDENHETSEVNE

Det er lange avstander både til Fastlands-Norge og mellom de ulike lokalsamfunnene på øygruppen. Akuttfasen av en brann må derfor håndteres med de menneskelige og materielle ressursene som er til stede i lokalsamfunnene når en brann oppstår.

Longyearbyen brann og redning består av fire heltidsmannskaper og 21 deltidsmannskaper. I tillegg er det en vikarbank med seks til åtte mannskaper. Brannsjefen har beskrevet mannskapet som meget motiverte og dedikerte. På brannstasjonen er det blant annet to brannbiler, en tankbil, brannlift - og ellers en velutstyrt garasjehall med verkstedfasiliteter.⁶⁴ I 2025 har Longyearbyen brann og redning fått fakkelsats for å fikle ned ISO-containere (avlaste trykk), ved ukontrollerte hendelser ved biogassanlegg (jf. Avinors etablering av biogasskraftverk på Longyearbyen Lufthavn).⁶⁵ I 2025 har det også blitt etablert reservekraftanlegg på Longyearbyen brannstasjon⁶⁶.

Beredskapen er ikke dimensjonert for å håndtere større hendelser eller samtidige hendelser over tid. Longyearbyen har ingen nabokommuner som kan anmodes om bistandsressurser. I slike tilfeller blir det raskt behov for bistand fra fastlandet.⁶⁷ For å bøte på denne sårbarheten har Longyearbyen brann og redning inngått en bistandsavtale med Tromsø brann og redning. Avtalen sikrer at Longyearbyen brann og redning får støtte, det vil si mannskaper, fra Tromsø brann og redning ved

ekstraordinære situasjoner.⁶⁸ Den geografiske avstanden medfører allikevel at det tar tid å få bistand fra Tromsø. Færre kommersielle flyavganger mellom Tromsø og Longyearbyen fra 2026 kan også sies å påvirke samarbeidet negativt⁶⁹.

Longyearbyen brann og redning har ikke nok utstyr, særlig når det kommer til personlig åndedrettsvern og radiosamband, til å kunne bistå ved større og/eller langvarige branner i andre lokalsamfunn eller til sjøs, uten at det reduserer brannberedskapen i Longyearbyen. Det brannforebyggende arbeidet er særdeles viktig i de mer avsidesliggende lokalsamfunnene på øygruppen, gitt begrensede ressurser og kapasiteter og responstid ved bistandsbehov.⁷⁰

Det finnes en del andre virksomheter på Svalbard som har relevante kapasiteter og ressurser i brannsammenheng. Avinor Svalbard er en sentral aktør som kan bistå med både mannskap og tankbiler. I 2025 har Avinor også fått røykdykkerkompetanse.⁷¹ En begrensning i dette er allikevel at Avinor må opprettholde brannberedskap på Svalbard lufthavn ved avvikling av flytrafikk. En annen sentral aktør er LNS Spitsbergen, som blant annet har anleggsmaskiner og -redskap som har blitt brukt ved flere branntilfeller. SNSK sitt gruvebrannkorps ble avvirket i 2025 ved avslutning av gruvedriften i Gruve 7⁷².

Polarsyssel og Kystvakta har også en del relevante kapasiteter og ressurser, som beskrives nærmere i avsnittet om slokkevannkapasitet. Dessuten har Longyearbyen brann og redning beskrevet samarbeidet med nødetatene som meget godt. Det kjennetegnes spesielt av gode relasjoner.⁷³

Et annet vesentlig moment som påvirker utholdenhetsevnen, er kulde. Kalde temperaturer

⁶⁴ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 16. januar 2025.

⁶⁵ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 12. januar 2026.

⁶⁶ Longyearbyen lokalstyre, 2025. *Nytt reservekraftanlegg sikrer beredskap på brannstasjonen!*. URL:

<https://www.lokalstyre.no/aktuelt-internett/nyheter-forside/2025-12-01-nytt-reservekraftanlegg-sikrer-beredskap-pa-brannstasjonen>

⁶⁷ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 16. januar 2025.

⁶⁸ Longyearbyen lokalstyre. 2024. *Gjør avtale med Tromsø brann og redning*. URL: www.lokalstyre.no/gjoer-avtale-med-tromsoe-brann-og-redning.6676955-321755.html

⁶⁹ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 12. januar 2026.

⁷⁰ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 16. januar 2025.

⁷¹ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 12. januar 2026.

⁷² Ibid

⁷³ Møte mellom Sysselmasteren og Longyearbyen brann og redning om risiko og sårbarhet for brann 16. januar 2025.

påvirker utholdenheten til mannskapet, slik at hvile og utskifting må skje hyppigere enn normalt. Dessuten kan kalde temperaturer gi utfordringer for utstyr og materiell, noe som dermed også krever ekstra oppmerksomhet fra mannskapet sin side.⁷⁴

Det er en del systemer som nødetatene bruker på fastlandet som ikke er i bruk på Svalbard, deriblant systemet Locus, som er et avansert verktøy for brannberedskap og -håndtering. Longyearbyen brann og redning har imidlertid tilstrekkelige manuelle systemer og rutiner for å håndtere risikoene i Longyearbyen.⁷⁵

SLOKKEVANNKAPASITET

Mangel på tilstrekkelige mengder slokkevann er en vesentlig utfordring i Longyearbyen. Distribusjonsnettene er ikke dimensjonert for dagens krav til slokkevannkapasitet. Ved noen tilfeller har det derfor vært nødvendig å regulere vanntilførselen til forbrukerne. Det er mulig å bruke sjøvann som slokkevann, men det gir en betydelig forsinkelse for brannhåndteringen.

Fremover skal Longyearbyen brann og redning teste om Polarsyssel kan fungere som et supplement og avbøtende tiltak i slokkeberedskapen. Skipet kan levere store mengder ferskvann med høyere trykk og hastighet enn den ordinære vannforsyningen. Ved behov kan Polarsyssel også bistå på annet vis, blant annet med kraftig lyssetting, overvåking av brannområder og brannsløkking. En begrensende faktor er allikevel at støtte fra Polarsyssel kun er mulig når fartøyet ikke er ute på oppdrag.

Når det gjelder de andre lokalsamfunnene har både Ny-Ålesund og Barentsburg brannbil med tankkapasitet som del av sin brannberedskap.

EVAKUERING OG INNKVARTERING

Et annet sentralt forhold er at boligkapasiteten i de ulike lokalsamfunnene er begrenset. Det kan derfor være krevende å finne alternativ innkvartering, særlig ved en storbrann i Longyearbyen.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. 2024. *DSBs årsrapport 2023*. URL:

I de mindre lokalsamfunnene, det vil si Hopen, Bjørnøya og Hornsund, er det satt opp reservestasjoner med litt avstand fra hovedbygningene. Det gjelder også Isfjord radio, hvor det er hoteldrift i høysesongene. Det er et godt sårbarhetsreducerende tiltak i disse mer avsidesliggende lokalsamfunnene på øygruppen.

6.4 KONSEKVENSER

LIV OG HELSE

Den langsiktige trenden på nasjonalt nivå er at færre omkommer i brann.⁷⁶ På Svalbard er det ingen som har omkommet i brann i moderne tid, men det har vært en rekke branner som har ført til røykskader og andre personskader. Brann som hendelsestype har uansett et potensial for å gi svært store konsekvenser for liv og helse.

Behandling av alvorlige brannskader er veldig ressurskrevende og krever spesialkompetanse fra flere medisinske disipliner. Det er den nasjonale behandlingstjenesten for avansert brannskadebehandling ved Haukeland universitetssykehus som ivaretar dette. Dermed er avstanden svært lang. Behandling av moderate brannskader vil måtte skje på fastlandet ved plastkirurgiske og ortopediske avdelinger. Alvorlige røykskader må også behandles på sykehus.

Longyearbyen sykehus har svært begrenset kapasitet for masseskadehåndtering. Dette gjelder også brannskadehåndtering. Sykehuset har respiratorkapasitet til tre pasienter samtidig. Både menneskelige og materielle ressurser begrenser antallet pasienter som kan behandles samtidig. I praksis vil de fleste pasientene med alvorlige brannskader transporteres til fastlandet. Det vil, avhengig av scenarioet, kunne kreve betydelig transportkapasitet.⁷⁷

NATUR- OG KULTURMILJØ

På Svalbard er alle bygninger som er oppført før 1946 automatisk fredede kulturminner, jmfør svalbardmiljøloven § 39. Slike kulturminner finnes i

<https://www.dsb.no/siteassets/rapporter-og-publikasjoner/rapporter/dsb-arsrapport-2023.pdf> Sist besøkt: februar 2026.

⁷⁷ Opplysninger fra Longyearbyen sykehus 3. februar 2025.

et stort antall over hele øygruppen. En brann kan resultere i omfattende skade eller totalskade på fredede kulturminner.

ØKONOMI

En brann kan gi svært store økonomiske konsekvenser, både i form av tap av verdier, rehabilitering av eksisterende bygningsmasse eller reetablering og oppføring av erstatningsbygninger.

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

En brann kan gi både umiddelbare og langsiktige sosiale og psykologiske reaksjoner i befolkningen, både for de som er direkte og indirekte rammet. Erfaringen har vist at alvorlige hendelser kan påvirke store deler av lokalbefolkningen, særlig siden lokalsamfunnene her er små og oversiktlige.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

En brann kan gi svært store påkjenninger i dagliglivet både på individ- og samfunnsnivå. Tap av hus og hjem er en betydelig påkjenning for den som er direkte rammet. En storbrann, for eksempel i et tett trehusmiljø, kan gi svært store påkjenninger på samfunnsnivå. Tap og/eller skade på bygg som understøtter kritiske samfunnsfunksjoner kan også gi svært store påkjenninger på samfunnsnivå, for eksempel hvis det rammer offentlig tjenesteproduksjon, energiforsyning, vann og avløp, matforsyning, transportsystemer, elektronisk kommunikasjon eller lignende.

6.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

Antall branner og branntilløp i Longyearbyen varierer noe fra år til år, men det har vært nokså stabilt siden 2014 med et gjennomsnitt på 15-16 branntrykninger på årsbasis. Som tidligere nevnt har det vært to alvorlige boligbranner med et høyt konsekvenspotensial i Longyearbyen de siste årene. I den samme perioden har det blant annet også vært tilløp til brann på Isfjord radio og på EISCAT utenfor Longyearbyen. Litt lenger tilbake i tid har det vært flere storbranner. Sysselmannskontoret

brant ned til grunnen i 1995 og energiverket i Longyearbyen stod i brann i 2016 og 2012.

Sårbarhetsvurderingen viser at det er en rekke utfordringer med brannsikkerheten på Svalbard. Sannsynligheten for brann varierer fra lokalsamfunn til lokalsamfunn – og ikke desto mindre fra objekt til objekt. Sårbarhetsvurderingen viser like fullt at det er en rekke vesentlige utfordringer som har en negativ påvirkning på brannsikkerheten. Erfaringer og resultater av evalueringer etter branner underbygger også langt på vei dette. Den generelle vurderingen er derfor, gitt dagens forutsetninger, at det er en høy sannsynlighet for bygningsbrann.

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Kunnskapsgrunnlaget for vurderingen anses som godt. Det bygger blant annet på opplysninger fra møter med Longyearbyen brann og redning, rapporter fra branntilsyn, evalueringsrapporter fra branner i Longyearbyen og årsrapportene til Longyearbyen brann og redning. Sentrale myndigheter har også gitt ut mye relevant informasjon, deriblant Meld. St. 16 om brann- og redningsvesenet og Meld. St. 26 om Svalbard.

6.6 RISIKOANGIVELSE

På Svalbard er det en rekke risikoforsterkende faktorer i brannsammenheng. Lokalsamfunnene kjennetegnes flere steder av tett og gammel trehusbebyggelse på pæler. Klimaet er tørt, kaldt og vindfullt. Det er begrensninger knyttet til menneskelige og materielle ressurser. Det er lang avstand til fastlandet og mellom de ulike lokalsamfunnene på øygruppen. Dessuten bør regelverket oppdateres.

Den generelle vurderingen er at det er høy risiko for bygningsbrann på Svalbard. Allikevel er det slik at det er variasjoner i risiko og sårbarhet fra sted til sted og fra objekt til objekt. Erfaringen fra både branntilsyn og reelle branner i nyere tid underbygger en slik vurdering.

6.7 MULIGE RISIKOREDUSERENDE TILTAK

De stedlige forholdene på Svalbard tilsier at arbeidet med brannsikkerhet må gis høy prioritet. Ett av de viktigste risikoreduserende tiltakene er å

få på plass et oppdatert og tilstrekkelig regelverk for dagens situasjon, det vil si at brann- og eksplosjonsvernlovgivningen bør gjøres gjeldende.

Byggeforskrift for Longyearbyen revideres av Longyearbyen lokalstyre med bistand fra Direktoratet for byggkvalitet. Hovedmålet med revisjonen er å oppdatere forskriften til standarden som følger av byggteknisk forskrift (TEK17), men med lokale tilpasninger og tilleggskrav. Revidert forskrift har vært på høring (høringsfrist januar 2026)⁷⁸ og skal trolig til politisk behandling i løpet av 2026. Innføring av særskilte branntekniske krav bør vurderes, gitt de stedlige forholdene på Svalbard som er nærmere beskrevet i sårbarhetsvurderingen. Krav til innstallering av sprinkleranlegg i flere bygninger enn det som anføres i § 4-18 bør vurderes, spesielt bygninger med stor publikumsfrekvens, høy byggehøyde eller store åpne arealer. Longyearbyen brann og redning sin tilrådning er at alle bygg innenfor tettstedet Longyearbyen burde ha krav til slokkeanlegg. Hensikten er å redusere brannrisikoen og beskytte liv og eiendom bedre, spesielt i eldre bygninger som kanskje ikke oppfyller de nyeste kravene. Det kan også være behov for annen lokal tilpasning i regelverket som tar høyde for forhold som permafrost, kulde, snø, krevende rømningsforhold, bygninger på pæler med høy luftgjennomstrømning, miljøkrav med videre.

Distribusjonsnett i vannforsyningen i Longyearbyen må dimensjoneres for dagens krav og forventninger til slokkevannkapasitet. Installasjon av stasjonære slokkeanlegg/sprinkleranlegg i bygninger, det vil si at branner slokkes/kontrolleres med forholdsvis lite vann i startfasen, vil redusere utfordringen med svak slokkevannkapasitet i dagens vannforsyningssystem. Løsninger for forbedret slokkevannkapasitet ses i sammenheng med utbedring av drikkevannsforsyningen i Longyearbyen.

Helikopterbøtte har blitt løftet som et mulig tiltak i redningsledelsen for Svalbard sine evalueringer av boligbrannene i Longyearbyen i 2022 og 2024. Foreløpig vurderes tiltaket ikke som hensiktsmessig

Longyearbyen, ettersom metoden primært er egnet for utmarksbranner og kan medføre høy risiko for store skader i tettbygd bebyggelse. De klimatiske forholdene som kan gi en krevende storbrann (særlig pga. sterk vind) vil kunne gjøre helikopteroperasjoner usikre og lite effektive. I tillegg må brann- og redningspersonell trekke seg helt ut av innsatsområdet under slik slokking, noe som reduserer den samlede beredskapsvevnen. Tiltaket innebærer også betydelige kostnader og omfattende treningsbehov, uten at nytten vurderes som tilstrekkelig.

Erfaringen har vist at informasjons- og motivasjonstiltak har en avgjørende brannforebyggende effekt. Det er derfor viktig at dette arbeidet videreføres som et satsingsområde.

Det er et veldig godt samarbeid mellom nødetatene. Det er viktig å opprettholde dette gjennom jevnlig samtrening og samvirkeøvelser.

I fremtidig arealplanlegging er det viktig å se hen til behovet for gode parkeringsarealer for biler og snøskutere, med vekt på hensyn til brannsikkerhet og generell fremkommelighet for nødetatene. Det kan vurderes om det bør legges opp til parkering under bygg for å bøte på utfordringer med fremkommelighet. Ifølge Longyearbyen brann og redning vil det sistnevnte gi en økt risiko for brann, men det kan håndteres brannteknisk hvis byggereglene tar høyde for dette og hvis disse håndheves godt.

Brøyting er avgjørende for rask tilgang til et skadested om vinteren. Det er viktig å opprettholde en god brøytetjeneste med nok mannskap og utstyr også for fremtiden.

⁷⁸ Longyearbyen Lokalstyre, 9. oktober. Høring - endring av byggeforskriften for Longyearbyen. URL: [Høring - endring av byggeforskriften for Longyearbyen - Longyearbyen lokalstyre](#)

7. SKRED

7.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) deler skred inn i tre hovedkategorier, basert på hvilke typer masser de inneholder: snøskred, løsmasseskred og skred fra fjell og berg. Disse kategoriene vil bli behandlet i dette kapittelet. Vurderingene av risiko og sårbarhet er avgrenset til skred som kan ramme samfunnsverdier ⁷⁹ i lokalsamfunnene. Skredrisikoen som folk utsettes for i felt er dermed ikke inkludert i disse vurderingene.

SNØSKRED

Snøskred er en veldig vanlig skredtype på Svalbard. Snøskred deles gjerne inn i flakskred, løssnøskred og sørpeskred. Flakskred og løssnøskred løsner normalt i terreng som er brattere enn 30 grader. Slike skred utløses enten naturlig eller som følge av menneskelig aktivitet. Snøskred kan true liv og helse, bebyggelse, veier og annen infrastruktur. Snøskredene som rammet Longyearbyen i 2015 og 2017 er eksempler på det.

En tredje type snøskred er sørpeskred. Slike skred kan oppstå når snøen er helt vannmettet. Sørpeskred kan løsne i langt slakere terreng, helt ned mot fem grader. Den vannmettede snøen følger gjerne bekker eller søkk i terrenget, og kan ha veldig lange utløpssoner. Sørpeskred er en veldig vanlig skredtype på Svalbard. For eksempel har det opp gjennom tidene vært veldig mange sørpeskred i Vannledningsdalen i Longyearbyen.

LØSMASSESKRED

Løsmasseskred er en annen skredtype som er veldig vanlig på Svalbard, og som også kan utgjøre en fare for samfunnssikkerheten. Slike skred kan deles inn i jordskred, flomskred og kvikkleireskred.

Jordskred er masser av stein, grus, sand og jord. I områder uten skog, som på Svalbard, kan jordskred utløses i skråninger ned mot 25 grader.



Figur 5: I oktober 2016 førte store nedbørmengder til skred og stengte veier. Dette flomskredet fra Platåberget sperret veien ved kirkegården i flere dager. Foto: Sysselmesteren på Svalbard.

Store deler av terrenget på Svalbard er dermed utsatt for jordskredfare. Faren øker i perioder med store nedbørmengder over korte tidsintervall, særlig hvis løsmassene allerede er vannmettet. Jordskred kan også utløses av menneskelige inngrep i terrenget.

Flomskred er raske, vannrike og flomlignende skred som opptrer langs klart definerte elvefar, bekker, raviner, gjel eller skar. Løpet kan demmes opp av snø og skredmasser. Hvis dammen bryter kan det komme en bølge av vann som river med seg løsmasser over et stort område. Flomskred oppstår etter kraftig og vedvarende regn, eller i kombinasjon med regn og rask snøsmelting.

Marin leire har egenskaper som kan føre til kvikkleireskred. Slik leire kan forekomme innenfor marin grense (65 moh.). Per i dag er det ingen kjente forekomster av kvikkleire rundt Longyearbyen. Det er også lite trolig at kvikkleire dannes i fremtiden, selv om dybden i det aktive laget i permafrosten øker. Dette kommer av at utvasking av salter fra grunnvannet er en særs saktegående prosess.

⁷⁹ Samfunnsverdier forstås som liv og helse, natur- og kulturmiljø, økonomi og samfunnsstabilitet.

Allikevel kan *kvikkleire-lignende* skred øke, på grunn av dypere aktivt lag.⁸⁰

SKRED FRA FJELL OG BERG

Skred fra fjell og berg kan deles inn i steinsprang, steinskred og fjellskred. Alle disse skredtypene kan inntreffe på Svalbard. Vi snakker om steinsprang når steinmassene til sammen har et relativt lite volum, det vil si inntil noen hundre kubikkmeter, mens vi snakker om steinskred når volumet er fra noen hundre til flere hundretusen kubikkmeter.⁸¹

Et fjellskred består av steinmasser fra hundre tusen til flere millioner kubikkmeter. Et fjellskred starter gjerne med store sprekker i en fjellskråning med ustabile fjellparti. Bevegelsene i ustabile fjellparti kan variere fra noen millimeter til flere centimeter i året. Over tid kan bevegelsene i fjellet akselerere til det ender med kollaps og utrasing. De største ulykkene har hendt når fjellskredene har rast ut i en innsjø eller fjord og skapt flodbølger. Fjellskred er sjeldne, men har forårsaket mange av de største skredulykkene i Norge.⁸² Ifølge NVE er det ikke pekt ut noen høyrisikoobjekter på Svalbard. Fjellskredfaren er i liten grad kartlagt.⁸³ Det har allikevel vært en hendelse hvor et stort fjellmassiv raste ut i Isfjorden, se figur 6 nedenfor.



Figur 6: I august 2016 raste et stort fjellmassiv ut i Isfjorden fra Forkastingsfjellet, kun ti km nord for Longyearbyen. Volumet var på 300 000 kubikkmeter. Foto: Sysselmasteren på Svalbard.

⁸⁰ Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

⁸¹ Norges vassdrags- og energidirektorat. 2021. Om skred. URL: <https://www.nve.no/naturfare/laer-om-naturfare/om-skred/>. Sist besøkt: januar 2025.

⁸² Ibid.

7.2 ROLLER OG ANSVAR

Energidepartementet har det statlige forvaltningsansvaret for skred, mens NVE har rollen som operativ myndighet. NVE bistår kommunene, Longyearbyen lokalstyre og samfunnet som sådan med å håndtere utfordringer knyttet til skred gjennom farekartlegging, arealplanoppfølging, sikringstiltak, overvåking, varsling og bistand ved uønskede hendelser.

På Svalbard er Longyearbyen lokalstyre (LL) planansvarlig for Longyearbyen arealplanområde, og har myndighet til å vedta planer og behandle meldinger om virksomhet. I de andre planområdene⁸⁴ er grunneier planansvarlig, mens Sysselmasteren har myndighet til å vedta planer og behandle meldinger og søknader om virksomhet. Ved nybygg eller ombygging av eksisterende bebyggelse skal den planansvarlige dokumentere i en ROS-analyse at risiko og sårbarhet knyttet til skred er ivaretatt, jamfør sikkerhetskravene i TEK 10.⁸⁵

I Longyearbyen har NVE ansvar for utforming og bygging av sikringstiltak, mens LL har ansvar for drift av ferdigstilte sikringstiltak i planområdet.

På Svalbard er det Sysselmasteren som har myndighet til å pålegge evakuering og ferdsels- og oppholdsforbud, mens LL bistår i den praktiske gjennomføringen innenfor Longyearbyen arealplanområde, blant annet med etablering av evakuerte- og pårørendesenter (EPS).

7.3 SÅRBARHET

Det er flere områder på Svalbard hvor bebyggelse, veier og annen infrastruktur er skredutsatt. Noen av disse områdene er blitt sikret eller skal sikres. Sårbarhetene knytter seg til områdene som ikke er sikret og hvor det ikke foreligger planer om sikring.

I Longyearbyen er det iverksatt flere midlertidige tiltak mot skred i påvente av permanente løsninger.

⁸³ Møte mellom SMS og NVE om skred, flom og sterk vind i SvalbardROS 4. juli 2022.

⁸⁴ Planområdene på Svalbard er Longyearbyen, Ny-Ålesund, Svea, Barentsburg, Pyramiden og Colesbukta.

⁸⁵ Utvalgte bestemmelser i tidligere byggt teknisk forskrift, TEK 10, er gjort gjeldende for Longyearbyen.

De mest sentrale tiltakene av midlertidig art er lokal skredbanevarsling, ferdsels- og oppholdsforbud og evakuering av områder i faresoner. NVE har påpekt at det alltid er en viss grad av usikkerhet knyttet til skredbanevarsling, og at det slik sett ikke er en fullgod løsning sammenlignet med permanent, fysisk sikring.⁸⁶ Fra og med sesongen 2024-2025 er det selskapet Skred AS som utarbeider daglige varsler for definerte skredbaner i Longyearbyen.

Permanente tiltak er etablert ved fjellet Sukkertoppen i Longyearbyen. Dette inkluderer snøsamlere, støtteforebygninger og en fangvoll. Sanering av bygninger er også en del av sikringen.

I Longyearbyen er særlig Vannledningsdalen utsatt for sørpeskred. Her har det gått mange store sørpeskred gjennom tidene. Sikringstiltakene her har vært fangvoll og dosing, men dette har ikke gitt tilstrekkelig beskyttelse. Det er derfor etablert nettingkonstruksjoner som skal holde massene på plass. Risiko og sårbarhet for sørpeskred i dette området anses som ivaretatt.⁸⁷

Sikringstiltakene på Sukkertoppen og i Vannledningsdalen krever betydelig vedlikehold for å sikre ønsket effekt. Allerede etter kort tid ser man at vedlikeholdsarbeidet er omfattende (mht. både menneskelige ressurser og utstyr/materiell), og at etterslepet kan bli stort om dette ikke blir prioritert.

Flere av lokalsamfunnene har områder som er utsatt for skredfare, uten at det per i dag er konkrete planer om å etablere permanent sikring. I Longyearbyen gjelder dette i hovedsak Nybyen, langs enkelte veistrekninger, deler av sjø- og havneområdet og hytteområder utenfor byen. Skred AS har på oppdrag fra NVE gjennomført en faresoneutredning for skred i bratt terreng.⁸⁸

I Barentsburg er deler av eksisterende bebyggelse skredutsatt, ifølge en kartlegging som Norges geotekniske institutt (NGI) har gjennomført. Det har gått mindre skred før, som for eksempel et

sørpeskred som førte til at en vei kollapset i 2013. Det samme gjelder til dels for Pyramiden, hvor det senest høsten 2023 gikk et løsmasseskred i nærheten av bebyggelsen.

I Ny-Ålesund har Skred AS gjennomført en skredfarekartlegging. Relativt store deler av fjellsidene i eller ovenfor nesten alle de kartlagte områdene er bratte nok til at skred kan utløses. I alle områdene er det kartlagt avsetninger etter tidligere skred, men historisk sett har det ikke gått skred som har nådd bebyggelse. Av eksisterende bebyggelse ligger taubanehuset, skytebanehuset og gruveverkstedet i faresonen for skred.⁸⁹

Flere kritiske samfunnsfunksjoner kan bli påvirket av en skredhendelse, avhengig av skredtype, utløpsområde og omfang. Vi har sett mange eksempler på skred som har gått over veibanen og sperret for trafikk. Det kan gi utfordringer for fremkommeligheten til nød- og redningsetater og andre kritiske tjenester. Stedvis er strømmaster og rørsystemer plassert i skredutsatt område. Svikt i slik infrastruktur kan skape utfordringer for opprettholdelse av kritiske samfunnsfunksjoner.

Snøskredet som rammet Longyearbyen i 2015 er ett av mange eksempler på Svalbard som viste at den profesjonelle redningstjenesten er avhengig av innsatsen til både organiserte og uorganiserte frivillige. Det er et robusthetstrekk ved Svalbardsamfunnet at befolkningen stiller opp i akutte kriser. De er som regel først på hendelsesstedet. De varsler nødetater, igangsetter søk og redning, gir livreddende førstehjelp og utviser omsorg for sine medborgere. Veldig mange har kunnskap, trening, bekledning og utstyr som gjør dem til verdifulle ressurser i skredredning.⁹⁰

⁸⁶ Møte mellom SMS og NVE om skred, flom og sterk vind i SvalbardROS 4. juli 2022.

⁸⁷ Gangbroen «Perleporten» vil fortsatt være utsatt når nettkonstruksjonene er etablert. Det er foreslått å ivareta dette ved å heve broen noe.

⁸⁸ Norges vassdrags- og energidirektorat. 2023. Faresonekart. URL: <https://www.nve.no/naturfare/utredning-av-naturfare/flom-og-skredfare-i-din-kommune/faresonekart->

[kommuner/svalbard/spitsbergen-kommune/](https://www.kommuner/svalbard/spitsbergen-kommune/) Sist besøkt: januar 2025.

⁸⁹ Møte mellom SMS og Kings Bay om risiko og sårbarhet i Ny-Ålesund 6. juli 2022.

⁹⁰ Tengesdal, S.M. 2017. «Vi var fullstendig avhengig av hjelpen fra lokalbefolkningen.» En kvalitativ studie av rollen lokalbefolkningen i Longyearbyen har i håndteringen av snøskred og snøskredøvelser.

7.4 KONSEKVENSER

LIV OG HELSE

Alle de omtalte skredtypene kan føre til svært store konsekvenser i form av personskade og tap av liv. Flaskred har tatt mange liv på Svalbard. Også sørpeskred har tatt liv på Svalbard. I 1953 gikk det et sørpeskred i Vannledningsdalen som tok to liv og 12 personer ble skadet. De andre skredtypene kan også ramme liv og helse. NVE har imidlertid vurdert at snøskred har størst skadepotensial.⁹¹ Det er åpenbart et potensial for svært store konsekvenser i de delene av lokalsamfunnene som ikke er sikret.

NATUR- OG KULTURMILJØ

Skred kan ramme natur- og kulturmiljø som ligger i skredutsatt terreng. Kulturminner og -miljø som blir rammet av snøskred kan i verste fall bli totalskadet. Som et eksempel på dette ble historisk gruveinfrastruktur ødelagt etter et snøskred fra Gruvefjellet i Longyearbyen i 2009.

ØKONOMI

Skredhendelser kan føre til store økonomiske tap, som følge av skade eller tap av bygninger, veier og annen infrastruktur. Snøskredene i Longyearbyen i desember 2015 og februar 2017 viste at skadene kan bli store ved snøskred mot bebyggelsen. I 2015 ble hus, biler og snøskutere totalskadet, mens et leilighetsbygg ble totalskadet i 2017. Sørpeskred har også forårsaket materielle ødeleggelser. I 1953 gikk det et sørpeskred i Vannledningsdalen som ødela det som den gangen var sykehuset i Longyearbyen. I 2012 gikk det et sørpeskred i den samme dalen som totalskadet gangbroen. Også jord- og flomskred har forårsaket ødeleggelser i Longyeardalen, for eksempel i 1972 og 2016.

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

Skredhendelser kan gi psykososiale konsekvenser i befolkningen både på kort og lang sikt. Det å bo og

ferdes i områder som er utsatt for skred kan gi opphav til frykt, uro og bekymring.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

I Longyearbyen har det ofte vært nødvendig å evakuere områder ved stor skredfare. Det er åpenbart en påkjenning for de det gjelder, men det kan være et helt nødvendig tiltak for å ivareta liv og helse i områder som ikke er sikret mot skred.

7.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

Sannsynligheten for skred er sterkt knyttet til lokale terrengforhold. Dermed er det ikke mulig å angi ett detaljert og samlet sannsynlighetsnivå for alle skredtyper og områder på Svalbard. Det er imidlertid utarbeidet detaljerte faresonekartlegginger for enkelte områder. Det store bildet er uansett slik at det går skred i, eller i nærheten av, bebyggelse og kritisk infrastruktur hvert år. I de kommende tiårene vil dessuten klimaendringene føre til økt sannsynlighet for de fleste skredtyper. I bratt terreng vil endringene i klimaet kunne gi økt hyppighet av skred som er knyttet til regnskyll/flom og snøfall. Sannsynligheten for vannrelaterte skred som flom-, jord- og sørpeskred vil øke, på grunn av mer nedbør og hyppigere episoder med kraftig nedbør.⁹²

Permafrost som varmes opp og tiner kan spille en rolle i fremtidig utløsning av større fjellskred. Økt temperatur vil mange steder gi flere fryse-tine-sykluser og kan føre til flere steinsprang. Økt dybde i det aktive laget og høyere permafrosttemperatur vil føre til mer aktive skråningsprosesser og betydelig større ustabilitet i fjellsidene.⁹³

Sannsynligheten for at samfunnsverdier i utsatte lokalsamfunn kan rammes av skred, vurderes generelt som høy i de områdene som ikke er sikret.

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Vi har hatt tilgang på et godt og relevant underlag om skred. Dessuten er skred et veldig vanlig fenomen på Svalbard, slik at erfaringsgrunnlaget er

⁹¹ Møte mellom SMS og NVE om skred, flom og sterk vind i SvalbardROS 4. juli 2022.

⁹² Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

⁹³ Ibid.

solid. Manglene i kunnskapsgrunnlaget relaterer seg blant annet til usikkerheten om fremtidens klima i Arktis. Usikkerheten knytter seg til fremtidige menneskeskapt utslipp, naturlig klimavariabilitet og utilstrekkelige klimamodeller. Dette spiller inn på den fremtidige skredfaren. Allikevel tyder utviklingen på at sannsynligheten for de fleste skredtypene vil øke.

Vi har veldig lite kunnskap om risikoen for fjellskred på Svalbard. Denne usikkerheten er et resultat av at fjellskredfaren i liten grad er blitt kartlagt. Det er imidlertid påstartet et forskningsarbeid for å studere ustabile fjellparti i Forkastningsfjellet (ti km nord for Longyearbyen), Yggdrasilkampen og Garmaksla (nær Pyramiden).⁹⁴

I februar 2026 ble karttjenesten InSAR Svalbard lansert av NGU og Norce Research AS.⁹⁵ Karttjenesten bruker radarmålinger fra satellitter for å kartlegge hvordan bakken beveger seg på Svalbard over tid. Dette kan et viktig data som kan være med å styrke kunnskapsgrunnlaget for overvåkning av naturfare, infrastruktur og miljøendringer på Svalbard. Foreløpig er dekket tjenesten fem utvalgte områder: Longyearbyen, Ny-Ålesund, Svea, Hornsund og Kapp Linne.

7.6 RISIKOANGIVELSE

Risikoen forbundet med skred fra Sukkertoppen og i Vannledningsdalen i Longyearbyen er av NVE ansett som svært lav når den planlagte sikringen er etablert og utsatt boligmasse er fraflyttet. Med disse tiltakene på plass vil den gjenstående risikoen i Longyearbyen særlig være knyttet til Nybyen, sjø- og havneområdet, enkelte veistrekninger og hytteområder.⁹⁶ Sannsynligheten for at samfunnsverdier i disse områdene kan rammes av skred er generelt høy ved fravær av tiltak. Konsekvensene kan også bli store. Disse områdene bør derfor følges opp med risikoreducerende tiltak.

Overordnet er risikoen for skred vurdert som høy i skredutsatte områder i lokalsamfunnene som ikke er sikret. Risikonivået vil naturligvis variere ut fra lokale forhold og tilstedeværelse av

samfunnsverdier. Det må derfor ses hen til faresonekartlegginger, i områder der slike eksisterer, for mer inngående vurderinger.

Vi har veldig lite kunnskap om risiko og sårbarhet for fjellskred på Svalbard, ettersom det i liten grad er blitt kartlagt. Dette representerer et vesentlig usikkerhetsmoment som må følges opp. Slike hendelser er veldig sjeldne, men når de inntreffer får de svært store konsekvenser dersom det er bebyggelse, infrastruktur eller sjøtrafikk i området.

7.7 MULIGE RISIKOREUSERENDE TILTAK

Det viktigste forebyggende tiltaket er å påse at kravene i TEK 10 § 7.3 oppfylles. Kravene gjelder ved nybygg eller ombygging av eksisterende bebyggelse. I praksis innebærer kravene å plassere det aktuelle byggverket utenfor områder som har større skredfare enn det TEK 10 tillater, eller ved å utføre sikringstiltak eller dimensjonere og konstruere byggverket slik at det tåler belastningene som et skred kan medføre.

Longyearbyen lokalstyre må, i samråd med NVE, gjøre vurderinger av hvordan risiko og sårbarhet for skred skal håndteres i de delene av Longyearbyen som ikke er sikret. NVE skal i 2026 publisere en rapport som beskriver restrisikoen i Longyearbyen etter at planlagte sikringstiltak er innført.

Trening og øvelser knyttet til håndtering av skred bør videreføres for å sikre tilfredsstillende beredskap, både internt i aktuelle organisasjoner og for å øve samvirke på tvers av organisasjoner.

På grunn av den høye utskiftingen av personell på Svalbard er det spesielt viktig at beredskapsplaner og tiltakskort blir gjennomgått før vintersesongen. Det bør gjøres internt i den enkelte organisasjon, men også i fellesskap med aktuelle aktører.

Analysen har vist at vi har veldig lite kunnskap om fjellskred på Svalbard, ettersom ustabile fjellparti i liten grad er blitt kartlagt. I 2022 ble det imidlertid påstartet et forskningsarbeid om dette. Fagmyndigheten (NVE) vil ta den nye kunnskapen i

⁹⁴ Hermanns, R.L., Redfield, T.F. og Penna, I.M. 2021. Rockslides in the Arctic: Why do we care? Fram forum.

⁹⁵ NGU, Om InSAR Svalbard. Hentet 5. februar 2026 fra: <https://www.ngu.no/geologisk-kartlegging/om-insar-svalbard>

⁹⁶ Møte mellom SMS og NVE om skred, flom og sterk vind i SvalbardROS 4. juli 2022.

betraktning, og har ansvar for å peke ut eventuelle høyrisikoobjekter.⁹⁷ Risiko som eventuelt avdekkes i dette arbeidet må følges opp i risiko- og sårbarhetsanalyser og beredskapsplanlegging. Etablering av InSAR Svalbard vil også være med på å styrke kunnskapsgrunnlaget knyttet til fjellskred.

⁹⁷ Forskningsarbeidet ble lagt frem for representanter fra Sysselmasteren på Svalbard, Longyearbyen lokalstyre og NVE i et møte 16. august 2022.

8. FLOM, OVERVANN OG REGN PÅ SNØ

8.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Dette kapitlet vil omhandle risiko og sårbarhet knyttet til flom, overvann og regn på snø som fører til isdannelse på bakken. Vurderingene i dette kapitlet er avgrenset til uønskede hendelser som kan ramme bebyggelse, kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner.

I juni til september er vannføringen i elvene på Svalbard på sitt høyeste. I denne perioden renner smeltevann fra snø og breer og regnvann ut i elvene. Flommene blir særlig store hvis det kommer regn samtidig med snø- og bresmeltingen. Rask smelting kan også alene gi store flommer. Det er registrert flere store flommer fra 1990-tallet og frem til i dag ved NVEs målestasjon for vannføring i De Geerdalen. Den største flommen som er registrert var i juli 2000. Uvanlig høy temperatur førte til kraftig smelting, samtidig med regn.⁹⁸

Elvene på Svalbard har lav vannføring om vinteren når nedbøren lagres som snø. Om vinteren kan mildværsperioder allikevel føre til flom. I desember 2015 ble det registrert 26 mm nedbør på 24 timer og 77 mm på fire døgn på Svalbard lufthavn, noe som tilsvarer 40 prosent av normal årsnedbør.⁹⁹

Innenfor Longyearbyen arealplanområde er det særlig Longyearelva, Endalselva og Bolterdalselva som representerer en flomfare. Vannstandsøkning kan også skje i andre elver som følge av mye nedbør og/eller rask smelting. På grunn av permafrost og isdekke vil selv moderate nedbørmengder kunne gi betydelig avrenning.

8.2 ROLLER OG ANSVAR

Energidepartementet har det statlige forvaltningsansvaret for flom, mens NVE er operativ myndighet. NVE skal blant annet bistå kommunene og Longyearbyen lokalstyre med kompetanse og

ressurser til kartlegging, arealplanlegging, sikring, overvåking og varsling samt bistand ved uønskede hendelser. NVE har ansvaret for den nasjonale flomvarslingstjenesten og har en døgnkontinuerlig beredskapstelefon.

NVE skal også hjelpe kommunene og Longyearbyen lokalstyre med å forebygge skader fra overvann ved å bidra med kunnskap om avrenning i tettbygde områder og ved å gi veiledning i arealplanlegging.

Etter sivilbeskyttelsesloven skal Longyearbyen lokalstyre ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet. Etter byggeforskrift for Longyearbyen § 4 gjelder utvalgte bestemmelser i tidligere byggt teknisk forskrift, TEK10, inkludert TEK10 § 7-2, som omhandler sikkerhet mot flom og stormflo.¹⁰⁰

Etter svalbardmiljøloven skal hvert planområde ha en arealplan med utfyllende bestemmelser som viser eksisterende og fremtidig arealbruk for hele planområdet. Planen skal inneholde en planbeskrivelse som blant annet skal redegjøre for hvordan hensynet til sikkerhet blir ivaretatt.

Det er ikke laget flomfarekart (flomsonekart) for Svalbard, men det er utført en flomberegning for Longyearelva.¹⁰¹ Fordi flomfarekart ikke finnes, gjelder anbefalingene som står i NVEs retningslinje 2–2011¹⁰² for dagens klima også for fremtiden.

Meteorologisk institutt (MET) har ansvaret for den nasjonale planen for varsling av ekstreme værhendelser. Varselet går til NVE, hovedredningsentralen, Statsforvalteren og til andre beredskapsaktører på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Syslemesteren kan etter politiloven § 7 andre ledd påby evakuering av områder og legge ned oppholds- og ferdselsforbud, for å ivareta sikkerheten til enkeltpersoner eller allmennheten.

⁹⁸ Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

⁹⁹ Norsk klimaservicesenter. 2016. Kort oversikt over klimaendringer og konsekvenser på Svalbard. NCCS report no. 2/2016.

¹⁰⁰ Direktoratet for byggkvalitet. 2020. Sikkerhet for overvann. URL: https://dibk.no/globalassets/aktuelle-horinger/3/030320_tek17--7-2_sikkerhet-for-overvann/horingsnotat_forslag-til-endringer-byggt teknisk-

[forskrift--7-2-m.m.-om-sikkerhet-for-overvann.pdf](#). Sist besøkt: januar 2025.

¹⁰¹ Stenius, S. 2016. Flomberegning for Longyearelva, Spitsbergen, Svalbard (400). NVE. Oppdragsrapport A 7-2016.

¹⁰² Norges vassdrags- og energidirektorat. 2014. Flaum- og skredfare i arealplanar. Retningslinje 2-2011 (revidert 22.05.2014).

8.3 SÅRBARHET

I Longyearbyen er Longyearelva dimensjonert mot 200-årsflom med 40 prosent klimapåslag. Her er det blant annet etablert erosjonssikring på begge sider, samt et sedimentbasseng for å samle løsmasser. Sikringsanleggene er robuste, med unntak av at enkelte kulverter i elven har for dårlig kapasitet, ifølge NVE.¹⁰³ Det har også blitt påpekt av NVE at Larselva ovenfor Nybyen kan være en utfordring, ettersom den kan ta nytt løp. NVE har ikke planlagt å etablere sikringstiltak i Larselva, men den doses av Longyearbyen lokalstyre ved behov.

Ved en stor flom i Adventdalen er Isdammen sårbar for dambrudd, ifølge NVE. Det er etablert et flomløp ved Isdammen som er dimensjonert for å avlede en 1000-årsflom, uten at vegfyllingen overtoppes. Allikevel vil en stor flom gi ekstra påkjenninger på konstruksjonen. Det kan føre til dambrudd. For damkonstruksjoner på fastlandet er det svært lav sannsynlighet for slike hendelser, men NVE har vurdert at sannsynligheten er større for Isdammen. Et eventuelt dambrudd vil påvirke en rekke kritiske samfunnsfunksjoner, deriblant vann og avløp og energiforsyning.

Adkomsten til gruve 7 gjennom Adventdalen er sårbar for flom. Veistrekningen kan bli stengt ved flom, slik at transport av personell og materiell kan bli en utfordring. Det må allikevel en langvarig hendelse til for at det skal få alvorlige konsekvenser.

Gruve 7 er sårbar for inntrenging av smeltevann. Sommeren 2020 var det rekordvarme på Svalbard. Det førte til unormal stor bresmelting. Store deler av gruve ble oversvømt og aldri før har så store mengder vann trengt inn. Hendelsen er et tydelig eksempel på klimaendringenes påvirkning på kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur. I etterkant har det blitt etablert et pumpe- og rørsystem som skal redusere sårbarheten for lignende hendelser i fremtiden.¹⁰⁴ Driften i gruve 7

ble avvirket sommeren 2025, men det gjenstår noe opprydningsarbeid.

I 2024 ble juli-rekorden for døgnnedbør tangert. Det ble registrert 22,7 mm regn i løpet av ett døgn i juli på Svalbard lufthavn. Den gamle rekorden fra 2016 var 15,1 mm. Normalt kommer det 20 mm regn i løpet av hele juli. I 2024 kom det 48,7 mm regn i juli, som er mer enn dobbelt så mye som normal gjennomsnittsmengde for juli. Nedbørmengdene førte til at gangbroen «Perleporten» i Longyearbyen ble ødelagt. En bilvei ble også stengt på grunn av skredfare. Det gikk flere skred i populære turområder rundt Longyearbyen. Kombinasjonen av varmt vær og nedbør ga mye ustabilitet og bevegelse i løsmassene.

Ved Pyramiden renner Mimerelva, med flere sideelver. Deriblant er det en elv i tilknytning til Bertilbreen, hvor det er etablert flomvoller og flomvernkonstruksjoner for å verne bebyggelsen. Disse tiltakene må vedlikeholdes kontinuerlig for å ha effekt. Det er stor avrenning fra breen i smeltesesongen, og elven kan ta nytt løp slik at vann kan strømme gjennom byen. Dette skjedde i 2006.¹⁰⁵

I Ny-Ålesund er Bayelva vest for flyplassen flomutsatt, ifølge Kings Bay. Veiforbindelsen til Geodetisk jordobservatorium er sårbar i så måte, og fremkommeligheten til forskerne som arbeider der kan bli påvirket ved flom.¹⁰⁶

Kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur er også sårbare for overvann og ising. Både i Longyearbyen og i andre lokalsamfunn er det dårlig utbygde, og om vinteren isfylte, stikkledninger og kulverter. Derfor kan særlig regn eller snøsmelting om vinteren gi store overvannsutfordringer. Overvann kan også fryse til is. Det kan resultere i stengte veier, problemer for flytrafikken og nedising av infrastruktur som kraftlinjer og antenner.¹⁰⁷

8.4 KONSEKVENSER

¹⁰³ Dette gjelder ifølge NVE ved vei 600 og ved Huset.

¹⁰⁴ Svalbardposten. 2021. Rørene som skal hindre en ny krise. URL: <https://www.svalbardposten.no/gruve-7-store-norske/rorene-som-skal-hindre-ny-krise/213598>. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁰⁵ LPO arkitekter. 2014. Arealplan for Pyramiden. URL: <https://www.sysselmesteren.no/siteassets/miljovern/arealplan/>

[egging/gjeldende-arealplaner/pyramiden/planbeskrivelse-pyramiden.pdf](#) Sist besøkt: januar 2025.

¹⁰⁶ Møte mellom SMS og Kings Bay om risiko og sårbarhet i Ny-Ålesund 6. juli 2022.

¹⁰⁷ Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

LIV OG HELSE

Flommer har historisk sett tatt få menneskeliv i Norge, i alle fall direkte. I de aller fleste tilfellene går ikke liv tapt. Vi vurderer at potensialet for direkte tap av liv og helse er lavt i de flomutsatte arealene i, eller i nærheten av, lokalsamfunnene.

NATUR- OG KULTURMILJØ

Flommer kan gi varige sår i den sårbare naturen på Svalbard. Det er også et potensial for at kulturminner kan bli skadet eller sågar gå tapt.

Regn på snø som fører til isdannelse på bakken, har ved mange anledninger de siste årene skapt problemer for mattilgangen til reinsdyr.

ØKONOMI

Generelt kan flommer forårsake svært store materielle skader. Vannmasser som raserer og oversvømmer bygninger, broer, veier og annen kritisk infrastruktur kan gi store økonomiske tap. Etter stormer er flommer den mest kostbare typen naturkatastrofe. Siden 1963 har mer enn en tredel av utbetalingene til Statens naturskadefond gått til erstatninger for flomskader.¹⁰⁸ De årlige kostnadene for skade forårsaket av overvann er også høye, og er beregnet til å være mellom 1,6 og 3,6 milliarder kroner. Det er forventet at skadeomfanget vil øke, blant annet på grunn av klimaendringer.¹⁰⁹

I januar 2012 fikk et ekstremt vinterregn i Longyearbyen store samfunnsøkonomiske konsekvenser. Hendelsen førte til en sterk nedgang i turvirksomhet og hotellovernattinger resten av vinteren. Snøskuter- og hundesledeturer kunne ikke gjennomføres på grunn av det tykke isdekket på tundraen.¹¹⁰ Med mildere og våtere vintere er det lett å se for seg at reiselivet – som er blitt en svært viktig næring på Svalbard – kan bli rammet både oftere og hardere i årene som kommer.

¹⁰⁸ Losnegård, G. 2013. Norske ulykker og katastrofer. Skald.

¹⁰⁹ Klima- og miljødepartementet. 2015. NOU 2015:16 Overvann i byer og tettsteder – som problem og ressurs.

¹¹⁰ Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. 2014. Ekstremregn på Svalbard skapte store problemer. URL:

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

Flomhendelser kan gi psykososiale konsekvenser i befolkningen både på kort og lang sikt. Det å bo og ferdes i områder som er utsatt for flom kan gi opphav til bekymring, uro og frykt.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

Flom eller overvann kan medføre behov for evakuering og/eller oppholds- og ferdselsforbud. Evakuering er et inngripende tiltak som åpenbart kan være en påkjenning for de det gjelder. Ferdselsforbud og stengte veier kan gi utfordringer for fremkommelighet, tjenester og leveranser.

8.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

Sannsynligheten for flom er sterkt knyttet til lokale forhold. Dermed er det ikke mulig å angi ett detaljert og samlet sannsynlighetsnivå for alle lokalsamfunnene. Det generelle bildet er uansett slik at det oppstår flom- og overvannsutfordringer i, eller i nærheten av, lokalsamfunnene på Svalbard med jevne mellomrom. I de kommende tiårene vil dessuten klimaendringene føre til flere og større regnflommer og kombinerte snøsmeltings-, bresmeltings- og regnflommer.

Sannsynligheten for at samfunnsverdier blir rammet av flom i Longyeardalen vurderer vi imidlertid som lav, under forutsetning av at sikringsanleggene i Longyearelva vedlikeholdes og at kapasiteten i kulvertene økes, samt at Larselva blir fulgt opp med nødvendige tiltak ved behov.

Det er imidlertid en viss sannsynlighet for en stor flom i Adventdalen/Endalen, som kan føre til veistenging og i verste fall dambrudd i Isdammen.

Vi kan forvente at utfordringene med overvann blir større enn i dag på grunn av hyppigere og mer intens korttidsnedbør.¹¹¹ Ekstreme værforhold med

<https://forskning.no/partner-ntnu-vaer-og-vind/ekstremregn-pa-svalbard-skapte-store-problemer/529658>. Sist besøkt: januar 2025.

¹¹¹ Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

kraftig vinterregn blir også stadig mer vanlig.¹¹² Generelt vurderer vi derfor sannsynligheten som svært høy for at utfordringer med overvann og regn på snø som fører til isdannelse på bakken vil ramme samfunnsverdier i lokalsamfunnene.

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Det er et relevant og pålitelig underlag som ligger til grunn for vurderingene. Vi har blant annet brukt klimaprofilen for Longyearbyen som kunnskapsgrunnlag. Det er imidlertid påpekt i klimaprofilen at det er stor usikkerhet knyttet til beregningene av fremtidens klima i Arktis.¹¹³

8.6 RISIKOANGIVELSE

Vi vurderer at det er lav risiko for at samfunnsverdier i Longyeardalen rammes av flom i Longyearelva eller Larselva, forutsatt at sikringstiltak som tidligere beskrevet etableres og følges opp. Vi vurderer at det er middels risiko for flom i Adventdalen/Endalen, og at klimaendringer gjør dette mer sannsynlig i tiden fremover. Ved en stor flom kan veien bli stengt, noe som blant annet kan skape utfordringer for næringsaktører i området. Det er også en viss risiko for dambrudd i Isdammen. Det sistnevnte vil kunne få svært store konsekvenser for en rekke kritiske samfunnsfunksjoner i Longyearbyen.

Risikoen knyttet til overvann og regn på snø vurderer vi som middels. Utfordringer knyttet til dette er blitt en del av normalbildet, og det er grunn til å tro at slike hendelser vil opptre enda oftere på grunn av klimaendringene. Det har også vist seg at denne typen hendelser kan gi til dels store konsekvenser for flere samfunnsverdier. Det skal allikevel mye til for at slike utfordringer får direkte og alvorlige konsekvenser for liv og helse. Det sistnevnte trekker risikonivået noe ned.

8.7 MULIGE RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Det viktigste forebyggende tiltaket er god arealplanlegging. Flomutsatte områder kan ikke tas i bruk til utbyggingsformål uten at det stilles krav om, og iverksettes, flomforebyggende tiltak. Når

det gjelder overvann, er det viktig at det settes av tilstrekkelig areal til at overvann kan håndteres på en trygg måte. NVE har laget en [veileder](#) som er ment som en støtte for kommunene og Longyearbyen lokalstyre i arbeidet med å forebygge skade fra overvann.

NVE yter bistand til sikring mot flom på Svalbard som på fastlandet. NVE har påpekt at sikringsanleggene langs Longyearelva må vedlikeholdes fortløpende. Eventuelle skader som oppstår, må repareres så fort som mulig. NVE har derfor lagt steinmasser ved Huset som Longyearbyen lokalstyre kan bruke til fremtidig vedlikeholdsarbeid i anlegget.

Ifølge NVE er kapasiteten til kulverten ved vei 600 i Longyearbyen for lav. Denne bør byttes, særlig dersom sjøområdet skal bygges ut. Kulverten ved Huset har også for dårlig kapasitet, ifølge NVE.

I Pyramiden er det viktig at de eksisterende tiltakene mot flom og overvann vedlikeholdes kontinuerlig.

Som nevnt i Klimaprofil for Longyearbyen er det viktig at stikkrenner og dreneringsgrøfter er åpne og tilgjengelige, særlig om vinteren, slik at kraftige regnskyll blir tilstrekkelig håndtert uten fare for skade på infrastruktur, bygg eller mennesker. Utfordringene med overvann er forventet å bli større enn i dag, og det er veldig viktig at det tas hensyn til dette i arealplanleggingen.

Det bør utarbeides planer for lokal håndtering av overvann med identifisering av kritiske tiltak, der slike ikke finnes.

¹¹² Gemini.no. 2018. Regn på snø gir matmangel på Svalbard. URL: <https://gemini.no/2018/12/regn-pa-sno-gir-matmangel-pa-svalbard/>. Sist besøkt: januar 2025.

¹¹³ Norsk klimaservicesenter. 2024. Klimaprofil Longyearbyen.

9. STERK VIND

9.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Perioder med sterk vind er ikke uvanlig på Svalbard. Opp gjennom årene har det vært en rekke eksempler på hendelser som har fått store konsekvenser for bebyggelse, kritisk infrastruktur og andre samfunnsrelaterte verdier. For eksempel resulterte orkanen i 1985 i skader for mange millioner kroner. Den ødela blant annet to nyetablerte eneboliger i Longyearbyen.¹¹⁴

Fredag 7. februar 2025 var det svært kraftige vindkast i Longyeardalen, det vil si opp mot 42,3 m/s. Denne vindstyrken ville tilsvart oransje farevarsel hvis den hadde vært varslet på forhånd. Vindstyrken var kun 2,7 m/s unna terskelen for rødt farevarsel, jamfør oversikten over farenivåer for Nordenskiöld Land nedenfor. Den kraftige vinden i kombinasjon med snøfall ga noen utfordringer, blant annet ble vei 300 stengt fordi den dårlige sikten gjorde at brøytemannskapene ikke klarte å holde den åpen. Fremkommeligheten var krevende og mange bilister kjørte seg fast. Et SAS-fly måtte returnere til fastlandet. En barnehage måtte holde stengt og enkelte restauranter og serveringssteder likeså. En lysmast veltet i alpinbakken, slik at anlegget måtte holde stengt i en periode. Uværet ga imidlertid ingen konsekvenser for liv og helse.

Det er Meteorologisk institutt (MET) som utsteder farevarsel for vind over land. Det er etablert følgende farenivåer for Nordenskiöld Land:¹¹⁵

- **Moderat:** Kraftige vindkast, dvs. 35 m/s om vinteren og 30 m/s om sommeren.
- **Stor:** Svært kraftige vindkast, dvs. 40 m/s om vinteren og 35 m/s om sommeren.
- **Ekstrem:** Ekstremt kraftige vindkast, dvs. 45 m/s om vinteren og 40 m/s om sommeren.

Mindre skader oppstår gjerne ved vindkast over 20 m/s, mens skader på tak kan forventes ved vindkast

på 30 m/s. Store skader kan forventes når vindkastene passerer 40 m/s. Bygningers geometri og styrke er avgjørende for skadeomfanget.¹¹⁶

9.2 ROLLER OG ANSVAR

Meteorologisk institutt (MET) skal bidra til at samfunnet sikrer verdier slik at skader ved farlige værforhold begrenses. Gjennom varsling skal MET skape entydig og sikker kommunikasjon mellom MET og etater som har ansvar eller berøres i beredskapssituasjoner, og mot næringsliv og allmennheten.¹¹⁷

Grunn-/boligeier har et selvstendig ansvar for å sikre eiendom, bygg og anlegg mot naturskader.

9.3 SÅBARHET

Bygningsmassen i lokalsamfunnene på Svalbard er av ulik standard, og vil i varierende grad motstå sterk vind. I Longyearbyen er store deler av bebyggelsen av dårlig kvalitet, og den har flere ganger vist seg å være sårbar for sterk vind. For eksempel blåste taket av på Studentsamskipnadens brakkerigg i Nybyen, og takplatene på skolen i Longyearbyen løsnet under et uvær i desember 2015. Det har også vært flere tilfeller hvor hustak har blåst av.

Under et kraftig uvær i mars 2015 falt strømmen ut i hele Longyearbyen. Noen steder på Svalbard er infrastrukturen for strøm lagt i bakken, slik som i Ny-Ålesund. På den måten skjermes infrastrukturen for kraftige vindkast. I Longyearbyen går derimot strømmen i luftlinjer. Det er imidlertid etablert en del redundans, blant annet i form av ringstruktur de fleste steder.

På Svalbard er søk- og redningstjenesten og ambulansflytjenesten spesielt sårbar for sterk vind. Ved farlige værforhold kan søk- og redningshelikoptre og ambulansfly bli satt på bakken, og viktige beredskapsressurser som Polarsyssel kan bli forhindret fra å seile. Sterk vind

¹¹⁴ Holm, K. 2006. Longyearbyen - Svalbard. Historisk veiviser. 3. utgave.

¹¹⁵ Meteorologisk institutt. 2021. Vind over land. URL: <https://www.met.no/vaer-og-klima/ekstremvaervarsler-og-andre-farevarsler/vaerfenomener-som-kan-gi-farevarsel-fra-met/vind-over-land>. Sist besøkt: januar 2025.

¹¹⁶ Store norske leksikon. 2020. Vind. URL: <https://snl.no/vind>. Sist besøkt: januar 2025.

¹¹⁷ Meteorologisk institutt. 2021. Faregradering i farger. URL: <https://www.met.no/vaer-og-klima/ekstremvaervarsler-og-andre-farevarsler/faregradering-i-farger>. Sist besøkt: januar 2025.

kan også være en betydelig kompliserende faktor under et pågående redningsoppdrag.

Ved bortfall av forsyninger fra fly og båt er et sårbarhetsreduserende forhold at det er relativt god kapasitet på matvarebeholdningen i lokalsamfunnene. Det kan bli mangel på enkelte varer, men det vil ikke nå et kritisk nivå ettersom stormer og orkaner har en relativt kort varighet. Befolkningen på Svalbard er også vant med et noe redusert varetilbud i perioder. Befolkningen er i det hele tatt vant med å leve og bo i et værutsatt område.

9.4 KONSEKVENSER

LIV OG HELSE

Sterk vind kan i verste fall forårsake direkte tap av liv og helse. Eksempelvis kan løse gjenstander volde stor skade. Potensialet for alvorlige skader forsterkes i kombinasjon med dårlig sikt og mørke. Ikke desto mindre kan liv og helse bli rammet indirekte ved at ambulansfly og søk- og redningshelikoptre må settes på bakken, og ved at fartøyer som Polarsysseil må ligge til kai. Det kan umuliggjøre både frakt av pasienter til fastlandet og frakt av bistandsressurser fra fastlandet til Svalbard ved større hendelser.

NATUR- OG KULTURMILJØ

Sterk vind kan resultere i skader på kulturminner.

ØKONOMI

Ødeleggelser på bebyggelse og infrastruktur kan være svært kostnadskrevenende å reparere, jamfør for eksempel orkanen i 1985. Kansellerte flyvninger, hotellopphold, turvirksomhet og lignende kan gi store inntektstap for reiselivsnæringen, slik tidligere hendelser har vist.

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

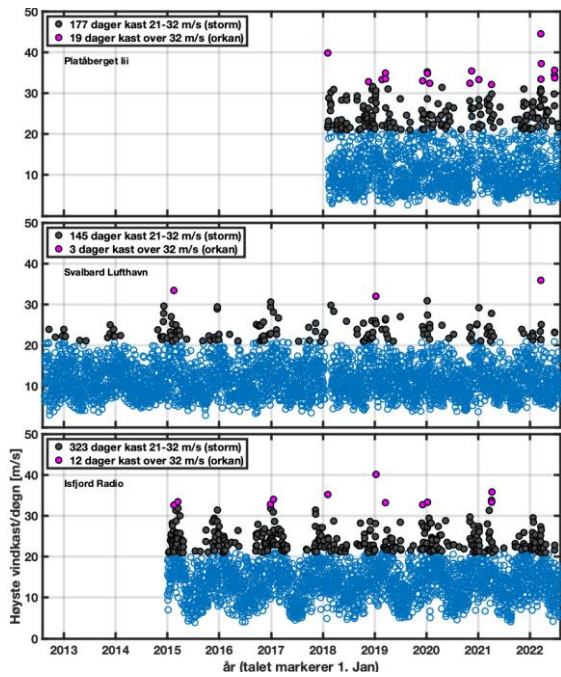
Ekstremt vær med sterk vind kan føre til at folk blir engstelige og urolige, særlig hvis viktige tjenester og funksjoner i samfunnet blir rammet.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

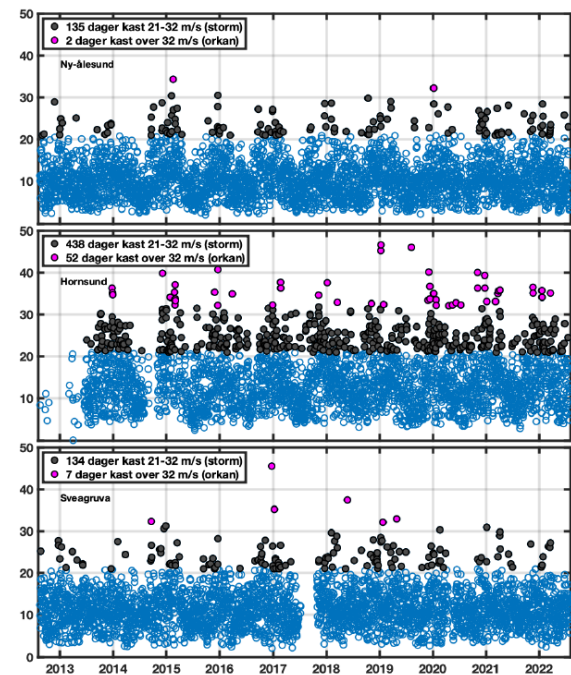
Flytrafikken har ved mange anledninger blitt stengt på grunn av sterk vind. Kansellerte rutefly og postfly kan gi svikt i leveranser av mat, medisiner, blod og annet gods. Det kan også føre til at personell i kritiske samfunnsfunksjoner ikke kan reise til og fra Svalbard. Videre kan det bli umulig å få opp spesialkompetanse og -utstyr, slik det for eksempel kan bli behov for ved svikt i kritisk infrastruktur.

En stor del av varer og gods fraktes sjøveien mellom Tromsø og Longyearbyen med lasteskipet M/S Norbjørn. Denne transporten er også værutsatt. Forsinkelser vil kunne påvirke forsyningssituasjonen i Longyearbyen, Ny-Ålesund og Barentsburg. Det skal imidlertid mye til for at det når et kritisk nivå, på grunn av slike hendelsers avgrensede varighet. Generelt er lagerbeholdningen av mat og andre kritisk nødvendige varer god i lokalsamfunnene.

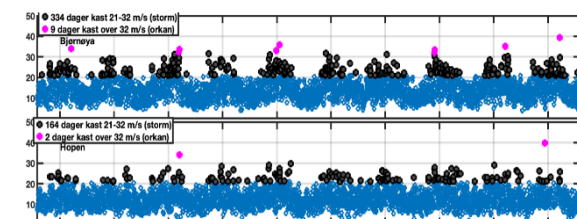
Under stormen og skredfaren i 2019 ble store deler av tjenestetilbudet i Longyearbyen stengt ned for å redusere risikoen for uønskede hendelser. Dette gjaldt skole, SFO, Svalbardhallen, biblioteket, ungdomsklubben, kulturskole og barnehager. I tillegg besluttet Sysselmesteren ferdsels- og oppholdsforbud og evakuering i skredsonen. Slike tiltak får store konsekvenser for befolkningen.



Figur 7: Høyest målte vindkast på Platåberget, Svalbard lufthavn og isfjord radio siste ti år. Kilde: Wikström, S.



Figur 8: Høyest målte vindkast i Ny-Ålesund, Hornsund og Svea siste ti år. Kilde: Wikström, S.



Figur 9: Høyest målte vindkast på Bjørnøya og Hopen siste ti år. Kilde: Wikström, S.

9.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

De kraftigste vindkastene på Svalbard er registrert i vintersesongen. Det er mest sannsynlig at samfunnsverdier blir rammet av sterk vind i perioden fra november til april. Samtidig er det slik at klimaet på Svalbard kjennetegnes av store variasjoner fra år til år. Dette gjelder også antall episoder med kraftige vindkast.¹¹⁸

Det er også slik at enkelte lokalsamfunn er mer utsatt for sterk vind enn andre. Figurene nedenfor viser de høyeste målte vindkastene per døgn i en tiårsperiode. Dataene er hentet fra Platåberget i Longyearbyen¹¹⁹, Svalbard lufthavn, Isfjord radio, Ny-Ålesund, Hornsund, Svea, Hopen og Bjørnøya.¹²⁰ Målingene viser at storm og orkan ikke er uvanlig i disse områdene. Samtidig er det store variasjoner både geografisk og fra år til år. Hornsund skiller seg spesielt ut blant lokalsamfunnene, med 438 dager med storm i kastene og 52 dager med orkan i kastene.¹²¹

En rekke naturfarer vil trolig bli mer potente i fremtiden. Når det gjelder sterk vind, er det vurdert at det kun vil bli små endringer i vindretning og -styrke. Sterk vind som resulterer i utfordringer på Svalbard inntreffer uansett relativt jevnlig. Generelt vurderes det derfor at det er en høy sannsynlighet for at samfunnsverdier kan bli rammet av sterk vind.

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Det er stor usikkerhet knyttet til klimaframskrivningene for vind. Det er derfor viktig å oppdatere vurderingene i analysen når ny kunnskap om dette blir tilgjengelig.

¹¹⁸ Wikström, S. 2022. Vindkastdata på Svalbard.

¹¹⁹ Der det ikke er data for Platåberget i figuren finnes det ikke data som holder MET sin standard.

9.6 RISIKOANGIVELSE

Vi vurderer at sannsynligheten er høy for at sterk vind kan ramme samfunnsverdier. Historiske hendelser har vist at det også er et potensial for høye konsekvenser. Samtidig er fremtidige endringer i vindretning og -styrke usikre. Totalt sett vurderer vi at risikoen knyttet til sterk vind er høy. Det er spesielt de mulige konsekvensene for samfunnsverdier som er utslagsgivende for risikoangivelsen. Dette er en overordnet vurdering av risikoen på Svalbard. Det er viktig å merke seg at graden av risiko varierer ut fra lokale forhold. Risikoen er særlig sensitiv for faktorer som geografisk beliggenhet, terrengforhold og styrke og geometri i bygninger og kritisk infrastruktur.

9.7 MULIGE RISIKOREUSERENDE TILTAK

Ansvar for klimatilpasning ligger både hos det offentlige, næringslivet og privatpersoner. For å redusere risiko og sårbarhet er det viktig både med forebygging, særlig gjennom god arealplanlegging, og beredskap for å håndtere uønskede hendelser. Vi må ha en motstandsdyktig infrastruktur som tåler påkjenningene. Samtidig må vi ta høyde for at naturen allikevel kan ødelegge infrastrukturen og derfor ha beredskap for å gjenopprette driften raskest mulig. Det er også viktig med redundante løsninger der det akutt kan oppstå svikt og bortfall.

Selv om befolkningen i Longyearbyen er vant med uvær og et tidvis redusert vareutvalg, er det behov for å styrke bevisstheten om egenberedskap i hjemmet. Et tiltak kan være å videreføre folkemøter, hvor blant annet egenberedskap og risikobildet på Svalbard kan være aktuelle tema.

¹²⁰ Målinger fra Barentsburg er ikke inkludert ettersom de tilgjengelige dataene kun dekker en liten del av tiårsperioden.

¹²¹ Wikström, S. 2022. Vindkastdata på Svalbard.

10. CYBERANGREP

10.1 HENDELSER OG ÅRSAKER

Ifølge Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) står Norge overfor et komplekst digitalt risikobilde der statlige, statstilknyttede og kriminelle aktører forsøker å utnytte sårbarheter som ligger i funksjoner, virksomheter og systemer ved å bruke et bredt spekter av digitale virkemidler.¹²² NSM ser at både små og store virksomheter på tvers av ulike sektorer rammes av cyberoperasjoner.¹²³

Vi bor i et av de mest digitaliserte landene i verden. Dessuten er utviklingen slik at stadig flere enheter, prosesser og tjenester kobles sammen i det digitale rom. Dette skaper lange og komplekse verdikjeder. Disse kjedene er uoversiktlige, ofte internasjonale, og kan være veldig krevende å ha kontroll på.¹²⁴

Selv om et enkeltelement i verdikjeden isolert sett er godt sikret, kan det allikevel være sårbart hvis et annet element i den samme kjeden er dårlig sikret. En sårbarhet eller hendelse i et element i kjeden kan veldig raskt få ringvirkninger for andre virksomheter og kritiske samfunnsfunksjoner.¹²⁵

Cyberbildet er preget av kartleggingsaktivitet, phishing, digital utpressing og sabotasje og utnyttelse av sårbarheter hos et stort antall virksomheter. Kartleggingsaktiviteten er ofte den første fasen av et cyberangrep. Trusselaktøren ønsker gjerne å hente inn informasjon om tekniske sårbarheter, virksomheter og personer som kan brukes i planlegging og gjennomføring av angrep.¹²⁶

Phising er en utbredt angrepsmetode. Phising kan forstås som målrettede e-poster hvor hensikten er å få mottakeren til å trykke på et vedlegg eller en lenke med ondsinnethet innhold. Ifølge NSM er det økende bruk av avanserte former for phising der flerfaktoraутentisering ikke lenger er tilstrekkelig

beskyttelse. Digital utpressing og sabotasje er en annen angrepsmetode. Dette dreier seg om løsepengevirus, også kalt «ransomware». Det er særlig de fire metodene kryptering, publisering, trakassering og tjenestenektangrep som brukes som pressmiddel for å få utbetalt løsepenger. Ved *kryptering* som metode krever trusselaktøren løsepenger fra virksomheten for å tilgjengeliggjøre filer og systemer, mens ved *publisering* som metode truer aktøren med å publisere data som tilhører virksomheten. Ved *trakassering* blir for eksempel virksomhetens kunder presset. Den siste metoden, *tjenestenektangrep*, skjer ved at en tjeneste overbelastes slik at den blir utilgjengelig.¹²⁷

NSM ser også globalt en økende utvikling i bruken av kunstig intelligens i cyberoperasjoner - spesielt i hendelser knyttet til sosial manipulasjon - for å generere mer overbevisende og målrettet innhold.¹²⁸

Samfunnet understøttes av svært mange digitale, kritiske funksjoner som må fungere til enhver tid. En uønsket hendelse mot en eller flere av disse kan få store konsekvenser og føre til alvorlige og øyensynlige konsekvenser i samfunnet. Cyberangrep foregår kontinuerlig. Dessuten har NSM påpekt at trusselaktiviteten er økende.¹²⁹ Cyberangrep kan også sammenfalle med andre tilsiktede handlinger.

10.2 ROLLER OG ANSVAR

Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) er Norges direktorat for forebyggende nasjonal sikkerhet. NSM har ansvar for både å gi råd og føre tilsyn knyttet til sikring av informasjon, systemer, objekter og infrastruktur av nasjonal betydning. NSM har også ansvar for å avdekke, varsle og koordinere håndtering av alvorlige IKT-angrep.

¹²² Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2021. Nasjonalt digitalt risikobilde 2021. URL: https://nsm.no/getfile.php/137495-1635323653/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_IKT-risikobilde_2021_ny_B_enkeltside.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹²³ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2026. Risiko 2026. Dagens valg – morgendagens risiko. URL: <https://nsm.no/getfile.php/1314962-1770630853/NSM/Filer/Dokumenter/Rapporter/Risiko%202026.pdf>. Sist besøkt februar 2026.

¹²⁴ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2022. Risiko 2022. URL: <https://nsm.no/getfile.php/137798->

[1644424185/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_rapport_final_online_enkeltside.pdf](https://www.nsm.no/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_rapport_final_online_enkeltside.pdf). Sist besøkt: januar 2025.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Se fotnote 122.

¹²⁹ Se f.eks. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. 2019. Analyser av krisescenarioer. URL: <https://www.dsb.no/siteassets/rapporter-og-publikasjoner/rapporter/analyser-av-krisescenarioer-2019.pdf> Sist besøkt: februar 2026.

Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC) er en del av NSM, med partnere fra næringsliv, academia, forsvar og offentlig sektor. Senteret skal bidra til å styrke Norges motstandsdyktighet og beredskap i det digitale rom. Som del av dette skal senteret blant annet gi råd til offentlige myndigheter og næringsliv for å forebygge og redusere digitale sårbarheter. NCSC fungerer som den nasjonale koordinerende enheten ved digitale angrep.

Politiets sikkerhetstjeneste (PST) er Norges nasjonale innenlandsetterrettings- og sikkerhetstjeneste. PST har ansvar for å forebygge og etterforske alvorlig kriminalitet mot nasjonens sikkerhet. PST skal identifisere og vurdere trusler knyttet til etterretning, sabotasje, spredning av masseødeleggelsesvåpen, terror og ekstremisme.

Etterretningstjenesten er Norges nasjonale utenlandsetterretningstjeneste. Tjenesten skal blant annet varsle om ytre trusler mot Norge og prioriterte norske interesser, støtte Forsvaret og forsvarsallianser som vi deltar i, og understøtte politiske beslutningsprosesser med informasjon.

Alle virksomheter og kritiske samfunnsfunksjoner har et ansvar for å ivareta egen digital sikkerhet. 1. oktober 2025 trådte digitalsikkerhetsloven i kraft¹³⁰, også gjeldende for Svalbard. Loven, med tilhørende forskrift¹³¹, skjerper kravene for digital sikkerhet for virksomheter både i offentlig og privat sektor¹³².

10.3 SÅRBARHET

Samfunnet blir stadig mer digitalisert. Vår måte å arbeide på og behandle data endrer seg i takt med at ny teknologi kommer til. På den ene siden gir det mange gevinster for samfunnet, mens på den andre siden skaper det mange sårbarheter.¹³³

Graden av sårbarhet varierer naturlig nok fra virksomhet til virksomhet. Generelt har NSM allikevel påpekt at gapet mellom trusselen og

sikkerhetsnivået i norske virksomheter og samfunnsfunksjoner er økende. Ifølge NSM er årsakene til dette blant annet at bevisstheten og kompetansen om trussel- og risikobildet er for svak. Sikkerhetstiltakene er heller ikke dimensjonert for trussel- og risikobildet mot virksomhetene.¹³⁴ Det er nærliggende å anta at dette også kan gjelde virksomheter på Svalbard.

10.4 KONSEKVENSER

LIV OG HELSE

Potensialet for alvorlige konsekvenser for liv og helse er til stede. Cyberangrep som rammer kritiske samfunnsfunksjoner som for eksempel helsetjenesten, kraftforsyningen, elektronisk kommunikasjon og matforsyningen kan få følger for kritisk nødvendige varer og tjenester og befolkningens grunnleggende behov.

NATUR- OG KULTURMILJØ

Potensialet for alvorlige, direkte konsekvenser for natur- og kulturmiljø vurderes som lavt.

ØKONOMI

Løspengevirus er et eksempel på en angrepsform som kan gi svært store økonomiske tap for en virksomhet. Skadene etter angrepet mot Østre Toten kommune i 2021 skal ha kostet over 32 millioner kroner å reparere.¹³⁵ Konsekvensene vil naturligvis variere ut fra faktorer som type angrep, omfang, virksomhet med videre, men det er ingen tvil om at et cyberangrep kan gi svært store tap.

SAMFUNNSSTABILITET

SOSIALE OG PSYKOLOGISKE REAKSJONER

Cyberangrep vil kunne skape betydelig usikkerhet, bekymring og frykt i befolkningen. I enkelte angrep

¹³⁰ Lov om digital sikkerhet (digitalsikkerhetsloven. LOV-2023-12-20-108. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2023-12-20-108>

¹³¹ Forskrift om digital sikkerhet (digitalsikkerhetsforskriften). FOR-2025-06-20-1131. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2025-06-20-1131>

¹³² Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2026. Risiko 2026. Dagens valg – morgendagens risiko. URL: <https://nsm.no/getfile.php/1314962->

[1770630853/NSM/Filer/Dokumenter/Rapporter/Risiko%202026.pdf](https://nsm.no/Filer/Dokumenter/Rapporter/Risiko%202026.pdf). Sist besøkt februar 2026.

¹³³ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2023. Nasjonalt digitalt risikobilde 2023. URL: https://nsm.no/getfile.php/1313382-1697777843/NSM/Filer/Dokumenter/Rapporter/Nasjonalt_digitalt_risikobilde_2023.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ KPMG. 2021. IKT-sikkerhet i Østre Toten kommune forut for dataangrepet 9. januar 2021.

kan nettopp dette i seg selv være en del av trusselaktørens intensjon. Det kan også være et mål å rokke ved tillitsforholdet mellom befolkningen og myndighetene. Tap av tillit vil være svært kritisk for samfunnssikkerheten.

PÅKJENNINGER I DAGLIGLIVET

Digitale angrep kan få omfattende konsekvenser ved at systemer lammes og gir avbrudd i kritiske tjenester for befolkningen. Da Østre Toten ble rammet av løspengevirus, falt de aller fleste av de digitale tjenestene til kommunen helt bort. Kommunen måtte operere manuelt i månedsvis. Dessuten ble store mengder data stjålet, og sensitive personopplysninger kom på avveie.¹³⁶

I juni 2022 ble en rekke store norske virksomheter som tilbyr viktige tjenester til befolkningen rammet av et målrettet tjenestenektangrep mot nettsider. Angrepet rammet blant annet nettsidene til politiet, UDI, BankID, ID-porten, NAV og flere medier. Angrepet fikk ikke store eller langvarige konsekvenser, men det viste at viktige tjenester som befolkningen er avhengig av kan bli rammet.

Matprodusenten Nortura ble utsatt for et digitalt angrep i 2021. Det førte til store forsinkelser i forsyninger over hele Norge, inkludert Svalbard.¹³⁷



Figur 10: Nortura utsatt for digitalt angrep. Foto: Coop.

Eksempelene ovenfor er kun et lite utvalg cyberangrep som har inntruffet den siste tiden. Ikke desto mindre viser de at slike hendelser har et bredt nedslagsfelt. De viser også at vi må legge til grunn at konsekvensene kan bli svært store for kritiske samfunnsfunksjoner – og dermed for befolkningen som er avhengig av disse i dagliglivet.

10.5 USIKKERHET

SANNSYNLIGHET

NSM har over flere år sett en økning i cyberangrep med alvorlige konsekvenser for offentlige og private virksomheter i Norge. Bak disse angrepene står fremmede stater, statstilknyttede aktører og kriminelle.

NSM har vurdert at særlig attraktive mål er virksomheter som arbeider med utenriks-, forsvars- og sikkerhetspolitikk. Også virksomheter som arbeider med forskning og utvikling innen forsvar, helse, maritim teknologi, petroleum og romvirksomhet er attraktive.¹³⁸ Dessuten blir norske kommuner ansett som attraktive mål.¹³⁹

Trusselaktører som opererer på vegne av andre stater har lyktes med å bryte seg inn i nettverkene til norske myndigheter og private virksomheter. NSM har påpekt at statlig aktører har vist en økende vilje til å utnytte våre sårbarheter. Tilsvarende har de vist at de har stor kapasitet til å gjennomføre angrep. PST forventer at fremmede stater vil fortsette med operasjoner mot Norge.¹⁴⁰

Det har vært en markant økning i antall hendelser med digital utpressing og sabotasje. Bruken av løspengevirus øker stadig både i omfang og antall. Slike hendelser har ved flere anledninger ført til store systemlammelser med utilgjengeliggjøring av funksjoner, varer og tjenester, samt sensitiv informasjon på avveie. NSM har vurdert at det er

¹³⁶ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2021. Nasjonalt digitalt risikobilde 2021. URL: https://nsm.no/getfile.php/137495-1635323653/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_IKT-risikobilde_2021_ny_B_enkeltside.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹³⁷ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2022. Risiko 2022. URL: https://nsm.no/getfile.php/137798-1644424185/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_rapport_final_online_enkeltsider.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ Regjeringen.no. 2022. Regjeringen foreslår nye 200 millioner kroner til økt digital sikkerhet i 2022. URL: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/regjeringen-foreslar-nye-200-millioner-kroner-til-okt-digital-sikkerhet-i-2022/id2906804/>. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁴⁰ Politiets sikkerhetstjeneste. 2023. Nasjonal trusselvurdering 2023. URL: <https://www.pst.no/alle-artikler/trusselvurderinger/ntv-2023/>. Sist besøkt: januar 2025.

svært sannsynlig at flere norske virksomheter vil bli utsatt for løsepengevirus i tiden som kommer.¹⁴¹

KUNNSKAPSGRUNNLAG

Vi anser kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for vurderingene som relevant og pålitelig, men det har en relativt kort gyldighet. Risiko- og sårbarhetsbildet endrer seg svært raskt i det digitale domenet. Det er derfor knyttet betydelig usikkerhet til fremtidig utvikling. Usikkerheten knytter seg spesielt til innføring av ny teknologi og sårbarhetene som denne kan føre med seg, men også utvikling i kapasiteter og angrepsmetoder. Her er f.eks. utviklingen av kunstig intelligens særlig relevant.

10.6 RISIKOANGIVELSE

Vi ser hen til NSMs angivelse av risikonivå og legger til grunn at risikoen for alvorlige cyberangrep generelt sett er høy. NSM har vurdert at risikoen øker for virksomheter som arbeider med utenriks-, forsvars- og sikkerhetspolitikk. Risikoen øker også for virksomheter som arbeider med forskning og utvikling innen forsvar, helse, maritim teknologi, petroleum og romvirksomhet.¹⁴² Vi ser at cyberangrep inntreffer ofte, de kan ramme oss både direkte og indirekte og kan påføre våre samfunnsverdier svært stor skade. Cyberoperasjoner kan også forekomme i kombinasjon med tilsiktede hendelser.

Fagdirektoratet (NSM) har påpekt at gapet mellom trusselen og sikkerhetsnivået er for stort. Trusselen må derfor i større grad følges opp med risikoreducerende tiltak. I denne sammenhengen er det viktig å minne om at alle virksomheter og kritiske samfunnsfunksjoner har et selvstendig

ansvar for å ivareta risiko og sårbarhet knyttet til cybertrusselen.

10.7 MULIGE RISIKOREUSERENDE TILTAK

Trusselaktørene utnytter ofte sårbarheter som i utgangspunktet er enkle å lukke. Eksempler på slike er utdatert programvare, gjenbruk av svake passord og mangel på tofaktorautentisering. NSM har over flere år sett at det ofte er de samme feilene som gjøres, både i offentlige og private virksomheter. NSM mener at de aller fleste cyberangrepene enten kunne vært avverget eller fått betydelig mindre konsekvenser ved å følge NSMs grunnprinsipper for IKT-sikkerhet.¹⁴³ NSM påpeker at det fortsatt er vesentlige mangler i det forebyggende sikkerhetsarbeidet til virksomheter i Norge. Virksomheter må redusere risiko for at hendelser setter dem og leveranse ut av spill ved å kjenne sine verdier, redusere sårbarheter og bygge gode reserveløsninger.¹⁴⁴

I tillegg til tekniske sikkerhetstiltak er det helt avgjørende med en god sikkerhetskultur i den enkelte virksomhet. I arbeidet med å utvikle en god sikkerhetskultur kan det blant annet ses hen til NSMs grunnprinsipper for personellsikkerhet.¹⁴⁵

NSM har også påpekt at det er behov for å styrke bevisstheten, forståelsen og kompetansen om både risiko- og trusselbildet og sikkerhetsarbeidet. Dette er viktig for hele virksomheten, fra ledernivå til enhver ansatt. Dette er et ledelsesansvar.

De årlige ugradert trusselvurderingene til NSM, PST og Etterretningstjenesten er viktige og nyttige kunnskapsgrunnlag for IKT-sikkerhetsarbeidet. Disse produktene er tilgjengelige på hjemmesidene til de respektive organisasjonene.

¹⁴¹ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2021. Nasjonalt digitalt risikobilde 2021. URL: https://nsm.no/getfile.php/137495-1635323653/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_IKT-risikobilde_2021_ny_B_enkeltside.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁴² Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2022. Risiko 2022. URL: https://nsm.no/getfile.php/137798-1644424185/Filer/Dokumenter/Rapporter/NSM_rapport_final_online_enkeltsider.pdf. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁴³ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2020. Grunnprinsipper for IKT-sikkerhet. URL: <https://nsm.no/regelverk-og-hjelp/rad-og-anbefalinger/grunnprinsipper-for-ikt-sikkerhet/ta-i-bruk-grunnprinsippene/>. Sist besøkt: januar 2025.

¹⁴⁴ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2026. Risiko 2026. Dagens valg – morgendagens risiko. URL: <https://nsm.no/getfile.php/1314962-1770630853/NSM/Filer/Dokumenter/Rapporter/Risiko%202026.pdf>. Sist besøkt februar 2026.

¹⁴⁵ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2020. Grunnprinsipper for personellsikkerhet. URL: <https://nsm.no/regelverk-og-hjelp/rad-og-anbefalinger/grunnprinsipper-for-personellsikkerhet/opprettholde-og-oppdage/skape-en-god-sikkerhetskultur/>. Sist besøkt: januar 2025.

1. oktober 2025 trådte digitalsikkerhetsloven i kraft¹⁴⁶, også gjeldende på Svalbard. Etterlevelse av loven, med tilhørende forskrift¹⁴⁷, vil styrke digital sikkerhet for virksomheter som leverer samfunnskritiske tjenester både i offentlig og privat sektor¹⁴⁸.

Den høye risikoen skaper et behov for god beredskap mot cyberangrep. Som et ledd i dette bør cyberangrep vurderes i virksomheters risiko- og

sårbarhetsanalyser. Med utgangspunkt i analysen bør det utarbeides en plan for hvordan en skal håndtere et eventuelt angrep. Vi må også trene og øve på å håndtere slike hendelser. Skrivebordsøvelser (table-top) i den enkelte virksomhet er et godt utgangspunkt. Det er også et godt tema for en større diskusjonsøvelse, hvor flere aktører med ansvar for kritiske samfunnsfunksjoner er involvert.

¹⁴⁶ Lov om digital sikkerhet (digitalsikkerhetsloven. LOV-2023-12-20-108. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2023-12-20-108>

¹⁴⁷ Forskrift om digital sikkerhet (digitalsikkerhetsforskriften). FOR-2025-06-20-1131. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2025-06-20-1131>

¹⁴⁸ Nasjonal sikkerhetsmyndighet. 2026. Risiko 2026. Dagens valg – morgendagens risiko. URL: <https://nsm.no/getfile.php/1314962-1770630853/NSM/Filer/Dokumenter/Rapporter/Risiko%202026.pdf>. Sist besøkt februar 2026.