

RAPPORT

Strategisk næringsplan for Svalbard

OPPDRAUGSGIVER:



DATO / REVISJON:
3. januar 2017

DOKUMENTKODE:
712.492

UTARBEIDET AV:

Multiconsult

Anupa AS
Your business partner



RAPPORT

OPPDRA	Strategisk næringsplan for Svalbard	DOKUMENTKODE	712.492
	Versjon 2.0	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRA	Svalbard Næringsforening	OPPDRA	Lars Thomas Nordkild Hilde Grimstad
KONTAKT	Terje Aunevik	UTARBEIDET AV	Hilde Grimstad Tore Andreassen

SAMMENDRA

Se kap. 2.

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Tredjepart har ikke rett til å anvende rapporten eller deler av denne uten Multiconsults skriftlige samtykke.

Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

Forside: Reibo

02	Mai 2017	Korrektur, mindre endringer	HG, TA	TA	SNF
01	03.01.2017	Planutkast til godkjenning	HG, TA		
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Forord.....	5
2	SAMMENDRAG	7
3	Innledning	9
	3.1 Motivasjon	9
	3.2 Prosess og organisering	10
4	Overordnete og føringer	11
5	Drivkrefter og geopolitisk bilde	13
6	Samfunn, infrastruktur og rammebetingelser	15
	6.1 Innledning	15
	6.2 Befolkningsutvikling og sysselsettingsstruktur	16
	6.3 Om Svalbardskatt og avgifter	18
	6.4 Virkemiddelapparatet	19
	6.5 Areal og samfunnssikkerhet.....	20
	6.6 Energiforsyning	21
	6.7 Smart Arctic City	23
	6.8 Transportinfrastruktur	25
7	Virksomhetsområdene	28
	7.1 Gruvedrift og industri	28
	7.1.1 Kulldrift	28
	7.1.2 Andre mineraler, bygg- og anleggsnæringen og det industrielle næringsmiljøet	30
	7.2 Transport, logistikk og infrastruktur	35
	7.2.1 Transportnæringer og aktører	35
	7.2.2 Maritim sektor	37
	7.3 Handel og forretningsmessig tjenesteyting	40
	7.3.1 Varehandel og servicenæringer	40
	7.3.2 Informasjon og kommunikasjon (bakke-romteknologi og telekommunikasjon)	41
	7.4 Reiselivsnæringen og kultur­næringer	43
	7.5 Offentlig sektor, samt faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting.....	48
	7.5.1 Offentlig administrasjon og helse	48
	7.5.2 Søk og redningstjeneste, grense og ressurskontroll	49
	7.5.3 Undervisning	52
	7.5.4 Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	53
	7.6 Nye næringer	58
	7.6.1 Støttefunksjoner til olje og gassnæringen	58
	7.6.2 Marine ressurser inkl. fiskeri og fangst	61
	7.6.3 Annen virksomhet.....	65
8	Utviklings- og vekstpotensial	67
9	Handlingsplan.....	69

1 Forord

Svalbards historie handler om næringsaktivitet paret med ildsjelers mot, eventyrlyst og satsningsvilje. Fangstmannen, fiskeren og gruvearbeideren, har preget utviklingen her oppe og med det gjort det mulig for Norge å definere seg som en polarnasjon og arktisk stormakt.

Nettopp fordi noen så mulighetene, tok sjanser og skapte aktivitet, utviklet Longyearbysamfunnet seg til å bli helt en bemerkelsesverdig metropol på 78 grader nord.

Her finner vi internasjonal flyplass, internasjonal havn, fiber og bredbåndstilbud, kraftforsyning, sykehus, brannvesen, redningstjeneste, forskning, undervisning, god hotellkapasitet, offentlig forvaltning, logistikk, bergverk, bygg & anlegg, satellittstasjoner, reiseliv, ølbryggeri, skole, sjokoladeri, restauranter, festivaler, idrettsarrangementer, kultur og fritidstilbud.

Her finner du omtrent alt. Og ALT er i verdensklasse, innenfor gangavstand og sentralt plassert i sentrum av det nye Arktis, med daglige flyankomster fra en europeisk hovedstad.

Longyearbyen er i tillegg sterkt preget av en særdeles trivelig og kompetent befolkning fra 51 land, med synlig engasjement og vilje til både nytenkning og endring.

I et slikt perspektiv er det vi hevder at Longyearbyen er den arktiske hovedstaden, i posisjon til å være et forbilledlig kraftsentrum for den økende aktiviteten vi ser i nord.

For 25 år siden ble den første næringsplanen for Longyearbyen laget. Her etablerte man de tre hovedpilarene, der reiseliv, gruvedrift, og forskning/undervisning skulle være satsningsområder. Longyearbyen leverte, pilarene ble godt etablert og utviklet seg til å bli nettopp pilarer og fundament for samfunnet.

I 2014 ble en ny næringsplan utformet der vi pekte på behovet for å tenke utvikling utover pilarene.

Så kom endringene raskere enn hva som ble lagt til grunn i planen og vi så behovet for en revisjon som bedre fanger realitetene og som setter mulighetene i rett perspektiv.

Vesentlige trekk som er lagt til grunn nå er det raske fallet i kullprisene, at ny stortingsmelding for Svalbard er lagt fram, og at aktivitet innenfor de marine næringene har flyttet seg nordover raskere enn forutsatt.

Hovedtrekkene står fast i denne versjon 2.0, men den er tydeligere på områdene energi/ bærekraft, på Longyearbyen som testarena, og på mulighetene havet kan gi, også på kort sikt.

Om jeg skulle oppsummere næringsplanarbeidet med noen nøkkelord, blir det:

Symbiose. Kompetanse. Plattform. Merkevarer. Utstillingsvindu. Forutsigbarhet.

Vi skal utnytte kunnskap og erfaring som finnes her, vi skal bli flinkere til å koble sammen pilarene vi har, bruke kreative krefter til å skape ny aktivitet, verdiskaping og sysselsetting der vi utnytter og utvikler Longyearbyens unike infrastrukturplattform.

Det skal vi gjøre på forsvarlig vis, i et fantastisk villmarksområde, som forvaltes tydelig og forutsigbart.

Få steder på kloden passer bedre enn Longyearbyen som testarena og utstillingsvindu. Det er mange som vil hit, både turister, forskere, politikere og andre beslutningstakere. Det vi får til her skal vi stolt vise frem til verden.

Om vi fokuserer på hva som er mulig, fremfor hva som ikke er mulig, så skal dette gå greit. Men vi må gjøre det sammen.

Det er spennende det som nå skjer i nord. Jeg har tro på at vi kan skape et nytt «Hvor var du da Oddvar Brå brakk stavenøyeblikk» der vi i fremtiden med store fakter vil ha svaret på: «Hvor var du da Longyearbyen omstilte seg?»

Jeg håper ny strategisk næringsplan for Longyearbyen treffer en nerve som gjør at du får lyst til å være med på å skape denne fantastiske historien fremover.

Takk for alle bidrag, og for engasjert deltakelse fra mange hold!

Longyearbyen, januar 2017

Terje Aunevik, styreleder i Svalbard Næringsforening

2 SAMMENDRAG

Meld. St. 32 - Svalbardmeldinga - slår fast at de overordnede målene for norsk Svalbardpolitikk ligger fast. Dette innebærer at et av de viktigste hovedmålene er opprettholdelse av levedyktig og robust norsk familiesamfunn, først og fremst i Longyearbyen. Dette har også vært et hovedmål eller en «visjon» for arbeidet med næringsplanen.

Longyearbyen har de siste tre tiårene hatt vekst med dobling av folketall (2.152 personer i Longyearbyen og Ny-Ålesund per 1. juli 2016) og det er bygd et velfungerende og aktivt lokalsamfunn. For å fortsatt kunne være det sentrale stedet på Svalbard, vil det være en forutsetning at man klarer å holde på en «kritisk masse» av mennesker som kan bidra til økt og utvidet driftsgrunnlag for offentlig og privat tjenesteyting, noe som igjen virker positivt inn på bokvalitet og bolyst.

Mulighetene i Arktis er mange, men det er også utfordringer ved å finne en bærekraftig utvikling som ivaretar sårbare områder. Næringsliv og forvaltning må tilsammen balansere økonomisk og økologisk bærekraft. Det ligger betydelige muligheter i videreutvikling av eksisterende og nye offentlig og private virksomheter. Det er av stor betydning at satsinger bidrar til bofast sysselsetting, noe som er avgjørende for å bygge et levedyktig lokalsamfunn.

Foreliggende oppdaterte næringsplan, versjon 2.0, er oppdatert spesielt på grunn av utviklinga i Store Norske siden 2014, nye utredninger og meldinger som er kommet samt økt interesse for marine satsinger. Handlingsplanen er også ny.

Kulldriften har gjennom de senere år fått redusert betydning for svalbardsamfunnet av flere årsaker. Store Norske har nedskalert fra 400 årsverk (2012) til ca. 100 årsverk ved inngangen til 2016. Det er innført driftshvile i Svea og Lunckefjell er satt på vent.

Det antas å være muligheter for annen mineralutvinning enn kull på Svalbard, i tillegg til «seabed mining» på og under havbunnen i områdene rundt øygruppen. Dette må utredes nærmere og det må gis forutsigbare rammebetingelser for å utvikle slik virksomhet.

Reiselivsnæringen vokser som følge av langsiktig arbeid med produkt- og markedsutvikling for å tilby kvalitativt gode opplevelser og reiselivsprodukter til definerte målgrupper. I dag sysselsetter næringen rundt 300 årsverk. Sesongvariasjoner gir utfordringer for drift og sysselsetting, og næringen er konjunkturutsatt. I arbeidet med masterplanen for reiselivet har man arbeidet etter en ambisjon hvor vekstpotensialet kan gi en tredobling av dagens aktivitet. Dette vil kreve utbygging av overnattingskapasitet, aktivitets- og opplevelsestilbud.

Forskning og utdanning har blitt et stort virksomhetsområde med økende andel bofast sysselsetting og inngår som en sentral basisvirksomhet på Svalbard. Det arbeider ca. 240 personer i sektoren i 2016, en økning fra ca. 200 årsverk i 2012. Ytterligere vekst er en uttrykt og ønsket utvikling i planer og stortingsmelding, og må følges opp videre i budsjetter og prioriteringer. Det planlegges for ytterligere vekst i antall ansatte og studenter ved UNIS, herunder tilpassinger i faglig innretning.

Longyearbyen har en svært gunstig geografisk beliggenhet som gir et fortrinn i håndtering av logistikk og støttefunksjoner pga. godt utbygd infrastruktur.

Næringsutøvelse og miljøvern har konfliktflater som det hittil har vært mulig å finne løsninger på. Langsiktighet, forutsigbarhet og tilgang til arealer er avgjørende rammebetingelser for investerings- og etableringsbeslutninger. Dette er særlig viktig for drift på naturressursbaserte næringer fordi klimatiske utfordringer og avstandsulemper i tillegg representerer merkostnader.

Offentlig sektor er etter hvert stor på Svalbard når man regner inn forskning, undervisning, lokalstyre, statlige arbeidsplasser og myndigheter (ca. 54% ansatt i offentlig sektor i 2015 inkl. offentlige foretak, ifølge SSB). Offentlige arbeidsplasser er stabile og forutsigbarheten er ofte større enn i privat sektor, noe som har betydning i et lite lokalsamfunn. Foreliggende næringsplan vektlegger i sterkere grad enn den forrige, betydningen av gode rammebetingelser som samfunnsmessig infrastruktur, samferdsel, energiforsyning, handlingsrom og forutsigbarhet i plan- og lovverk, m.m.

Norske myndigheter har til nå vært avventende med å initiere endringer i rammebetingelser for ny næringsvirksomhet. Det er et politisk handlingsrom i Svalbardpolitikken som kan fylles med mer innhold. Blant annet kan det være et gunstig tidspunkt å stille spørsmål ved om alle statlige investeringer i transportinfrastruktur, kommunikasjon og samfunnsmessig infrastruktur skal underlegges alminnelige lønnsomhetskrav. Det er knyttet både langsiktige og strategiske interesser til eierskap av infrastruktur.

Det har vært få konfliktsaker i Svalbardpolitikken de siste tiårene. De senere årene har man sett noe mer geopolitisk bevegelse, kanskje særlig fra øst hvor Russland styrker sin posisjon i nord. Et område hvor det er klare forventninger både fra norske og utenlandske aktører er at norske myndigheter tar nødvendige grep er f.eks. på forskriftsendringer som trengs for førstehåndsomsetning av fangst og åpning for eventuell ny verdiskaping lokalt på Svalbard basert på fisk, skaldyr og marine ressurser.

I næringsplanen har mulighetsrom de neste tiårene vært fokusert. Svalbard kan potensielt få trafikk og ringvirkninger av olje- og gassvirksomheten, men det vil ta noe tid. Klimaendringer kan åpne nye seilingsruter i Arktis og over Polhavet, og har også medført økt interesse for klimaforskning. Svalbards beliggenhet og godt utbygde infrastruktur gjør at øygruppen er den naturlige inngangsporten til Arktis. Dette gjør også Svalbard attraktiv for bygging av antenner for nedlasting av satellittdata og forretningsområdet har ytterligere vekstpotensial.

Næringsforeningen ser behov for at Nærings- og fiskeridepartementet gir sterkere styringssignaler for Store Norske. Næringsplanen legger til grunn at kulldrift skal kunne gjenopptas på en bærekraftig og lønnsom måte.

Svalbard Næringsforening ser gode muligheter for en positiv utvikling. Ved inngangen til 2016 ble det produsert 1631 årsverk i Longyearbyen og Ny-Ålesund (til sammenlikning 750 årsverk i 1993). Det er skissert mulighetsområder og vekstanslag innenfor eksisterende og nye næringer som i høyt scenario kan gi en tilvekst på opp mot 400 arbeidsplasser. Av disse må anslagsvis 200 årsverk komme som erstatning for nedskaleringen i gruveindustrien. Netto økning fra 2015 betinger at det tas aktive grep.

Svalbard Næringsforening ser at det er behov for en offensiv og handlekraftig oppfølging av de tiltak som er foreslått i planen.

3 Innledning

3.1 Motivasjon

Strategisk Næringsplan fra 2014 har vært brukt bredt i Svalbardsammenhenger. Næringsforeninga ønsker at den fortsatt skal være et viktig styringsverktøy i prosessene som kommer med omstilling av Longyearbyen. Forankring av planarbeidet i forrige runde var godt, og særlig viktig var samarbeidet mellom Næringsforeningen og Lokalstyret, noe som er ønskelig å videreføre i oppdatert plan. Siden 2014 har det skjedd endringer som nødvendiggjør oppdatering/revisjon av forrige plan, blant annet:

- Nedbemanning som følge av driftshvile hos Store Norske
- Masterplan for reiselivsnæringen er ferdigstilt. Svalbard har fått status som bærekraftig reisemål (Innovasjon Norge)
- Tiltak besluttet i Strategisk Havneplan fra 2014 er igangsatt. Konseptvalgutredning for havneutbygging foreligger (Kystverket)
- Fokus på samfunnssikkerhet og boligbygging. Arealplanlegging.
- Ny Stortingsmelding om Svalbard i Stortinget 2016
- Marine næringer har fått økt fokus siden fangstområder og bestander trekker nordover hurtigere enn forutsett

Det er ønskelig å gå nærmere inn på rammebetingelser og tiltak for næringsutvikling. En del virksomhetsområder er utfordrende fordi:

- Mange aktører. Med store variasjoner i eiersits og ulik lokal forankring kan beslutningen om satsing på Svalbard være langt unna
- Noen aktører har eiere som medfører at beslutninger tar svært lang tid og/eller må politisk forankres, spesielt i Store Norske.
- Endrete rammebetingelser etter beslutningen om driftshvile i Svea har gjort at basisen i kritisk samferdselstilbud, som antall og frekvens på flyruter, har endret seg. Dette har potensielt store ringvirkninger for reiselivsnæringen og samfunnet for øvrig.
- Noen næringsområder har regulatoriske og forvaltningsmessige hindre, typisk er næringer som avhenger av naturressurser

Arktis er fortsatt inne i en spennende utvikling med både muligheter og utfordringer. For at Svalbard og Longyearbyen skal opprettholde og utvikle sin status og posisjon, er det behov for å sette nye mål og iverksette tiltak for å nå disse. Denne næringsplanen omhandler i all hovedsak Longyearbyen og aktivitetene der.

Næringsforeningen ønsker spesielt å se på sammenhengene mellom infrastruktur, næring, forskning, og den geografiske posisjon som Svalbard har. Fra kjent informasjon, dvs. historikk, vedtatte planer og utredninger, skal fokus dreies mot en fremtidsrettet strategi - en felles næringsstrategisk plattform for Longyearbyen.

Sentralt i næringsarbeidet er de Svalbardpolitiske målene. Longyearbyen skiller seg fra kommuner på fastlandet blant annet fordi aktiviteten her bidrar til å oppfylle målene i norsk svalbardpolitikk. Av den grunn vil ikke betydningen av en strategisk næringsplan for Svalbard bare være lokal. En strategisk næringsplan for Svalbard kan gi retning for norske ambisjoner, målsettinger og strategier for næringsliv og samfunn på Svalbard.

3.2 Prosess og organisering

Proessen i forkant av Strategisk Næringsplan i 2014 var omfattende og inkluderte lokale og eksterne aktører som deltakere i ressursgrupper. Det ble arbeidet med muligheter og vekstpotensial i sektorer som reiselivsnæringen, bergverk og mineraler, FoU og undervisning, bygg og anlegg, maritim sektor, privat og offentlig tjenesteytende sektor (inkl. kompetansebedrifter), samt nye næringer. Muligheter og målsettinger ble drøftet og ressursgruppene spilte inn problemstillinger rundt drivkrefter og rammebetingelser, potensial for vekst og synergi.

En basisforutsetning som lå til grunn i næringsplanen fra 2014, var et nullvekst-scenario for kulldrift i Store Norske. Denne forutsetningen falt under et år etter at næringsplanen ble vedtatt da kullprisene på verdensmarkedet falt dramatisk vinteren 2014/2015. Selskapet iverksatte tiltak, og driftshvile i Svea ble innført i 2016. Nedskaleringene har gitt ringvirkninger i Longyearbyen.

Første kvartal 2016 besluttet Svalbard Næringsforening å oppdatere næringsplanen til en versjon 2.0 for å møte ny situasjon for Svalbard og Longyearbyen-samfunnet. I arbeidet med oppdateringen er det også hensyntatt pågående arbeider med:

- Meld. St. 32 2015-16, Svalbardmeldingen
- Ny havnestruktur i Longyearbyen. Konseptvalgutredning, KVVU, i regi av Kystverket

NVE har gitt sin anbefaling etter skredulykken, med areal- og planfaglige forslag til bedret samfunnssikkerhet.

Proessen har vært mindre omfattende denne gangen. Det er innhentet informasjon for å oppdatere grunnlagsinformasjonen i planen fra 2014, og handlingsplan er ny.

Prosjektorganisering

- Prosjekteier Svalbard Næringsforening
- Styringsgruppe Styret i Svalbard Næringsforening
- Rådgiver/prosjektleder Hilde Grimstad i Multiconsult og Tore Andreassen i Anupa

Et utvidet styre i Svalbard Næringsforening utgjør styringsgruppa:

- Terje Aunevik, Pole Position Logistics, leder
- Sveinung Lystrup Thesen, Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS
- Trond Hellstad, Sparebank1 Nord-Norge
- Merete Nordheim, Basecamp Explorer
- Robert Nilsen, Svalbard Husky
- Arild Olsen, Longyearbyen lokalstyre, lokalstyreleder
- Eirik Berger, Longyearbyen lokalstyre, næringspolitisk talsmann

Observatører i styringsgruppa:

Brit Berntsen Reinsli som er ansatt i Innovasjon Norge i Oslo på et engasjement fra Nærings- og fiskeridepartementet for å utarbeide i en nærings- og innovasjonsstrategi for Svalbard.

Kirstin Lillevåg Mobakken, næringsrådgiver i Longyearbyen lokalstyre

4 Overordnete og føringer

Svalbardtraktaten ble underskrevet i Paris 9. februar 1920 og gir Norge «den fulle og uinnskrenkede suverenitet» over Svalbard, men sikrer samtidig de 40 traktatpartene visse rettigheter.

Sysselmannen er administrativt underlagt Justisdepartementet og er regjeringens øverste representant på Svalbard. Sysselmannen utfører også oppgaver for flere andre departementer, blant annet Miljøverndepartementet. Til sammen har Sysselmannen 27 åremålsansatte og er delt inn i tre avdelinger; miljøvernavdeling, politiavdeling og administrasjonsavdeling. Justisdepartementet v/Polaravdelingen koordinerer forvaltningens behandling av saker vedrørende Svalbard. Koordineringen foregår i hovedsak gjennom Det interdepartementale polarutvalg.

Svalbardloven av 17. juli 1925 slår fast at «*Svalbard er en del av kongeriket Norge*». Loven gir de overordnede reglene vedrørende Svalbard, herunder administrasjon og prinsippene for lovgivning. I tillegg gir loven hjemmel til å fastsette forskrifter på en rekke områder. I praksis gjelder i hovedsak fastlandslovgivningen for Svalbard, med en del unntak på det såkalt offentligrettslige området. Her er det enten gitt helt egne lov- og forskriftsverk, f.eks. på miljøområdet (jf. omtale nedenfor), eller foretatt tilpasninger i fastlandsregelverket, f.eks. når det gjelder losloven og lovgivningen om havner og farvann. På noen områder gjelder fastlandsregelverket ikke. Dette er tilfelle for f.eks. utlendingslovgivningen.

Svalbard er ikke eget fylke eller kommune. Polaravdelingen i Justisdepartementet koordinerer sentralforvaltningens behandling av saker vedrørende Svalbard. Koordineringen foregår i hovedsak gjennom Det interdepartementale polarutvalg. Polaravdelingen har også det administrative ansvaret for Sysselmannen, regjeringens øverste representant på Svalbard.

Longyearbyen lokalstyre har det administrative ansvaret innenfor Longyearbyen arealplanområde, inklusive utvikling av området.

Svalbardmiljøloven (Lov 15.06.2001 om miljøvern på Svalbard)

Svalbardmiljøloven og annet miljøregelverk er det viktigste virkemidlet for å sikre at tilstedeværelse og aktivitet er innenfor de rammene som hensynet til Svalbards særegne villmarksnatur setter. Svalbardmiljøloven er i stor grad en rammelov som trekker opp hovedprinsipper for forvaltningen av miljøet på øygruppen, og det er gitt en rekke forskrifter som utfyller den. Loven har som formål å opprettholde et tilnærmet uberørt miljø på Svalbard. Innenfor denne rammen gir loven rom for miljøforsvarlig bosetting, forskning og næringsdrift.

Svalbardmiljøloven med forskrifter regulerer de fleste områder innenfor miljøvernet på Svalbard, som områdevern, naturinngrep og ferdsel, vern av kulturminner, arealplanlegging i bosettingene, lokal forurensing og avfall, samt jakt og fiske.

Av St.meld. nr. 22 (2008-2009) «Svalbard» («**Svalbardmeldingen**»), fremlagt av Regjeringen Stoltenberg II, fremgår det blant annet at Svalbard er Norges nordligste region og inngår i regjeringens nordområdestrategi. Stortingsmeldingen slår fast at reiselivsnæringen, kulldriften og forskningen skal være de tre grunnpilarer for videre samfunnsutvikling på Svalbard. Norsk Svalbard-politikk har som hovedmål

- Konsekvent og fast håndhevelse av suvereniteten,
- Korrekt overholdelse av Svalbardtraktaten og
- Kontroll med at traktaten blir etterlevd,
- Bevaring av ro og stabilitet i området,
- Bevaring av områdets særegne villmarksnatur og

- Opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen

Det er bred politisk enighet om disse målene, som har ligget fast i lang tid.

I Svalbardmeldingen fremgår det videre at det skal legges til rette for opprettholdelse av en robust norsk bosetning i Longyearbyen og til videreføring av et levedyktig Svalbardsamfunn der miljøforvaltning, forskning, høyteknologi, kulldrift og reiseliv forenes innenfor rammer som sikrer at øygruppen bevares som et av verdens best forvaltede villmarksområder.

Tilrådning fra Justis- og beredskapsdepartementet **Meld. St. 32 (2015-2016) «Svalbard»** ble fremlagt 11.05.2016. De overordnede målene for Svalbardpolitikken videreføres. Svalbardmeldingen er positiv til videre utvikling av nærings- og FoU-aktivitet. Meldingen uttrykker muligens en rådvillhet hva gjelder strategiske hovedgrep, samtidig som den tilkjennegir at man ønsker en kontrollert utvikling. Den krevende situasjonen for Store Norske gjør at det legges til rette for driftshvile i Svea og Lunckefjell i inntil 3 år fra og med 2017. Meldingen slår fast at det er knyttet usikkerhet til eventuell oppstart av driften.

I **Meld. St. 7 (2011-2012)** «Nordområdene. Visjon og virkemidler» (**Nordområdemeldingen**), slo Regjeringen Stoltenberg II fast at det ville bli lagt til rette for sikker sjøtransport og maritim næringsvirksomhet i nord. Utviklingen av Svalbard som plattform for internasjonal miljø- og klimaforskning vektlegges i denne meldingen, og det ble fremholdt at den etter hvert veletablerte infrastrukturen for forskning på klimaområdet gjør Svalbard spesielt interessant i denne sammenheng.

«**Nordkloden. Verdiskaping og ressurser. Klimaendringer og kunnskap. Utviklingen nord på kloden angår oss alle**» fra Utenriksdepartementet, 2014, følger opp tidligere nordområdemeldinger. At Nordområdene har stor og økende geopolitisk betydning er avgjørende for å forstå og håndtere klimautfordringene, og naturressursene gir store mulighet for næringsutvikling og verdiskaping.

Norge har en nøkkelposisjon i Arktis og har forvaltet rike ressurser gjennom generasjoner. Det har gitt erfaring og kunnskap, og skal fortsatt bidra til å sette dagsorden for det regionale og internasjonale samarbeidet i nordområdene. Respekt for havretten og internasjonalt samarbeid bidrar til stabilitet og forutsigbarhet. Regjeringen prioriterer følgende fem områder:

- Internasjonalt samarbeid
- Kunnskapsbasert næringsliv
- Bred kunnskapsutvikling
- Infrastruktur
- Miljøvern, sikkerhet og beredskap

«**Bergverksordningen** av 7. august 1925 nr. 3767¹» gir blant annet regler om søk etter, erverv og eventuell utnyttelse av naturlige forekomster av kull, jordoljer og andre mineraler og bergarter. Regelverket må ses i sammenheng med annen lovgivning for Svalbard. For virksomhet som medfører naturinngrep mv vil det blant annet kreves tillatelse etter svalbardmiljøloven.

Longyearbyen lokalstyre ble opprettet 1. januar 2002 og har ansvaret for infrastrukturen i Longyearbyen, samfunns- og arealplanlegging, økonomiplanlegging, næringsutviklingsarbeid, statistikkproduksjon, utvikling og samordning av samfunnstjenester rettet mot barn, ungdom og voksne, barnevern, sosialrådgivning, ungdomsarbeid, barnehagetilbud og politisk sekretariat. Valg til Longyearbyen lokalstyre er regulert gjennom Forskrift om lokalstyrevalg i Longyearbyen. Valg til lokalstyret holdes som direkte valg og finner sted i oktober hvert fjerde år. Valgperioden er på 4 år.

¹ <http://www.lovdata.no/cgi-wift/lcles?doc=sf/sf-sf-19250807-3767.html>

5 Drivkrefter og geopolitisk bilde

Drivkreftene som vil påvirke utviklinga fremover kan deles i tre: de som Svalbardsamfunnet kan styre selv, de som kan påvirkes og de man må forholde seg til / ta for gitt.

Betydningen av kulldriften og Svalbard som industrisamfunn var dominerende da status ble beskrevet i 2014. Viktige drivkrefter for nærings- og samfunnsutvikling, er i tillegg:

- Økningen i reiselivstrafikken og Svalbards unike inngang til Arktis (logistikk)
- Strategisk posisjon for FoU, utdanning, miljø og klimaforskning
- Satellittovervåking og –kommunikasjon, og nedlasting av satellittdata

Informasjon fra Samfunns- og næringsanalyse (NIBR) for Svalbard inngår også i arbeidet med strategisk næringsplan. Det ble utarbeidet et «*enn hvis..?*» notat/innlegg i arbeidet med forrige næringsplan der det ble drøftet en situasjon der kullprisene på verdensmarkedet falt slik at driftsgrunnlaget til Store Norske falt bort. Dette scenariet slo til, men det er ennå for tidlig å se det totale nærings- og samfunnsmessige omfanget.

Et grunnprinsipp i Svalbardpolitikken er at Longyearbyen skal være et robust familiesamfunn, dog ikke et livsløpssamfunn. Longyearbyen fremstår nå i all hovedsak som en kommune i fastlands-Norge. Longyearbyen lokalstyre kommuniserer ambisjoner og planer i større grad enn tidligere. Drivkrafta i det lokale engasjementet har vært - og vil fortsatt være svært viktig for samfunnets videre utvikling.

Lokalsamfunnet er lite og sårbart. Sammenhengene mellom sektorene er viktige, og bortfall av ett tilbud kan lett føre til «dominoeffekt» ved at driftsgrunnlaget forsvinner for flere. «Kritisk masse» er en viktig dimensjon for å opprettholde et attraktivt samfunn som gjør det enklere for familier å etablere seg i Longyearbyen. Dette gjelder skole- og barnehagetilbud, butikker, idretts- og kulturtilbud og ikke minst et attraktivt arbeidsmarked som gjør det mulig for partner å få jobb. Hva som er «riktig» og kritisk størrelse for antall innbyggere og sysselsatte på Svalbard og i Longyearbyen er ikke kvantifisert. Sett ut fra det man i dag vet og har erfart, anses dagens nivå og aktivitet som et minimum for å opprettholde et robust og attraktivt familiesamfunn i Longyearbyen. Dette kan langt på veg være en hovedmålsetting for næringsplanen.

Svalbards geografiske posisjon og Svalbardtraktaten er betydningsfull for Norge. Traktaten gir føringer med hensyn til likebehandling, men også noen frihetsgrader.

Regjeringen Stoltenberg II la frem sin Nordområdestrategi i 2006, og denne ble etterfulgt av «Nye byggesteiner i nord» i mars 2009. Regjeringen Solberg vil videreføre en offensiv Nordområdepolitikk og la frem «Nordkloden» i 2014. Kanskje særlig på området som omhandler miljø, sikkerhet og beredskap er tiltakene relevante for Svalbard. Det trekkes frem tiltak som ferdigstilling av Polarkoden, styrking av søk- og redningsberedskap på Svalbard generelt i tillegg til prosjektet «SARINOR – Search and Rescue in the High North» (2013–2016), forvaltningsplaner for verneområdene, miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen, utarbeidelse av internasjonale standarder for arktiske petroleumsoperasjoner, gjennomføring av nasjonal helseøvelse på Svalbard for å styrke den nasjonale evnen på Svalbard til å lede og koordinere etater og virksomheter i en redningsoperasjon, videreføring av sjøkartlegging rundt Svalbard.

Utenriksminister Børge Brende sa i sitt nordområdeforedrag «En aktiv nordområdepolitikk – vekst og nyskapning i nord» den 28. oktober 2013 på Universitetet i Tromsø, at Norges viktigste internasjonale sak er nordområdene. Brende understreket at i nord møtes utenrikspolitikk og innenrikspolitikk. Flere forhold vil omfatte Svalbard, bl.a. satsing på kunnskap og spinoff fra det, utbygging av infrastruktur, utvidelser av olje- og gassvirksomhetene nordover, miljøendringer- og

utfordringer, økt utvinningstakt på mineraler, satsing på reiseliv og rammebetingelser for næringsutvikling. Brende fremholdt også at Norge som sjøfartsnasjon har et stort ansvar for å sikre miljøvernberedskap og sjøsikkerhet i nordområdene. Viktigheten av internasjonalt samarbeid ble vektlagt, og spesielt det å ha et godt forhold til Russland – «den viktigste arktiske staten».

Også utenlandske aktører har næringsinteresser på og rundt Svalbard. Borgere og selskaper fra andre land kan bo og drive virksomhet på Svalbard innenfor de rammene norsk lov og folkeretten setter. Det er god grunn til å forvente økt press på havområdene rundt Svalbard både fra fiskeri-, fangst- og FoU-fartøy. Det er videre grunn til å forvente økt interesse etter kull, mineraler, olje og gass – både på land og offshore. Det kan ikke utelukkes konflikt med verneinteressene.

Kyststater kan etter havretten etablere 200 nautiske mil økonomisk sone fra grunnlinjene. Der har de suverene rettigheter over ressursene i havet. Mange har en større sokkel, noe som er tilfelle for kyststatene rundt Polhavet. Norge har allerede dokumentert omfanget av den norske sokkelen. Den maritime avgrensningslinjen mellom Norge og Russland er 1750 kilometer lang, og ble fastsatt i 2010. Alle kyststatene rundt Polhavet har forpliktet seg til å avklare sine maritime avgrensninger i tråd med havretten og prosesser foregår fortsatt.

Utviklinga i den globale økonomien og behovet for naturressurser er en viktig drivkraft for utviklinga i Arktis og på Svalbard. Mange land har uttrykt ambisjoner og ønsker om å delta i den fremtidige utviklinga i området både ut fra geopolitisk interesse, forskningsaktivitet og kommersielle interesser. Dette understrekes blant annet ved at India og Kina i 2013 fikk observatørstatus i Arktisk Råd. De landene som ønsker å ta posisjon i Arktis ser at de må jobbe langsiktig og at de må ha aktivitet, kompetanse og tilstedeværelse for å få dette til.

De norske nasjonale interessene er en sentral og viktig drivkraft for utviklinga på Svalbard, og regjeringa ved statsministeren og utenriksministeren har signalisert at den vil ha en aktiv og offensiv Nordområdepolitikk.

Overordnete rammebetingelser og føringer som bestemmes av myndighetene påvirker i stor grad det mulighetsrommet som finnes for næringslivet på Svalbard.

6 Samfunn, infrastruktur og rammebetingelser

6.1 Innledning

Om samfunnsøkonomiske vurderinger og gjensidig avhengighet mellom bedrifter:

Et lite samfunn som Longyearbyen må i stor grad basere seg på å være selvforsynt med en rekke typer tjenesteytende virksomheter. Dette kan skape sterkere koblinger mellom de ulike næringene enn i en større økonomisk region hvor arbeidsdelingen kan spres ut over et større område og enkelte regioner kan spesialisere seg. Av den grunn er det vanskelig å se for seg at typiske klyngeeffekter kan oppstå i større skala eksempelvis i form av samlokaliseringsgevinster, bl.a. gjennom å utnytte et felles arbeidsmarked for ulik type kompetanse på grunn av forhold nevnt ovenfor. Det er grunn til å forvente en sterkere grad av gjensidig avhengighet mellom bedrifter i ulike næringer enn hva tilfellet er på fastlandet – noe som fremkommer f.eks. i sektorbaserte multiplikatorer på anslagsvis 0,5. Det kan således forventes en sterkere grad av komplementaritet mellom bedriftene både på etterspørselssiden og på tilbudssiden. Dette gjelder spesielt for mer stedbundne aktiviteter.

Kvantitative data fra SSB’s bedriftsundersøkelse er lagt til grunn for utregning av multiplikatorer for basisnæringene (ref. kortversjon av NIBR-rapport 2016:8). På grunn av et tidsetterslep i tilgjengeliggjøring av data, er tall fra 2014 lagt til grunn. Blant de utregnede multiplikatorvirkninger i Longyearbyen trekkes følgende frem:

- Statlig sysselsetting 0,52
- FOU 0,54
- Studenter 0,08
- Longyearbyen lokalstyre 0,64
- Bergverk 0,58
- Reiseliv 0,38

Multiplikatorverdiene leses slik at for hver arbeidsplass som forsvinner i bergverksnæringen, forsvinner 0,58 årsverk i avledet virksomhet. Beregningene ble gjort i en stabil situasjon der man så på mindre endringer i sysselsetting, og direkte og avledede effekter av dette.

Sammenheng mellom sysselsetting og bofaste arbeidsføre er tilnærmelsesvis 1:1 på Svalbard. Effekten av nedskaleringen i Store Norske vil ha et tidsmessig etterslep. Dette forklares blant annet med relativt høy pendlerandel, forsinkelse i registrert flytting, sysselsettingsvekst i andre næringer, en «treghet» fra industriens nedskalering til driftshvile og bortfall av etterspørsel.

Det er stordriftsfordeler i en rekke typer offentlig og privat tjenesteyting, naturligvis i varierende grad avhengig av type aktivitet. Stordriftsfordelene er knyttet opp både mot kostnadsstruktur for tjenesten, men også til «produksjonen» av kvalitet i tjenesten. For eksempel, for undervisningstjenester vil det være begrensede muligheter til reduksjoner på lærersiden selv om antall elever reduseres dersom man skal opprettholde en viss kvalitet i tjenestetilbudet. Hvis man ønsker å legge til rette for at Svalbard kan være et familiesamfunn må et slikt tilbud opprettholdes med tilstrekkelig god kvalitet. Det samme gjelder helsetjenester, hvor et tilbud med tilstrekkelig god kvalitet vil betinge at et minimumssett med funksjoner må fylles uavhengig av størrelsen på samfunnet tjenesten skal dekke. For helsetjenester er avstanden til fastlandet slik at dette nødvendiggjør et mer utbygget tilbud enn tilsvarende lokalsamfunn på fastlandet normalt sett ville hatt tilgang på.

Betydningen av kritisk masse vil være avhengig av hvordan man ser for seg finansieringen av denne typen tjenester. Skalerbarheten av en del av disse tjenestene er begrensede, slik at en stor andel av kostnadene forbundet med disse vil være å betrakte som faste kostnader.

I økonomisk teori anvendes begrepet økonomisk vekst og ikke verdiskaping for å beskrive økonomisk samfunnsutvikling som eksempelvis kan kvantifiseres som sysselsetting, produksjonsverdi og ringvirkninger (multiplikatoreffekter). Positiv vekst er at nettoproduksjon av økonomiske goder øker mer enn generell lønns- og prisvekst. De senere årene har begrepet verdiskaping økt i bruk og det oppfattes som positivt (uansett). Forenklet kan man si at verdiskaping er bruken av kunnskap, kapital og/eller arbeidskraft som skaper økonomiske verdier. En positiv verdiskaping innebærer en verdiøkning. Produktivitetsvekst forklares ofte av samfunnets evne til å utnytte knappe ressurser som kapital og arbeidskraft bedre, ofte i form av produkt- eller prosessinnovasjon, teknologisk utvikling og effektivitetsvekst.

I dette arbeidet har vi ikke hatt tilgang på bedriftsregnskap for næringsgruppene på Svalbard. De sist publiserte fylkesfordelte nasjonalregnskapstallene har et tidsetterslep som reduserer informasjonsverdien for vårt formål. Av den grunn er det fokusert på andre kvantitative indikatorer for hovednæringsgruppene på Svalbard.

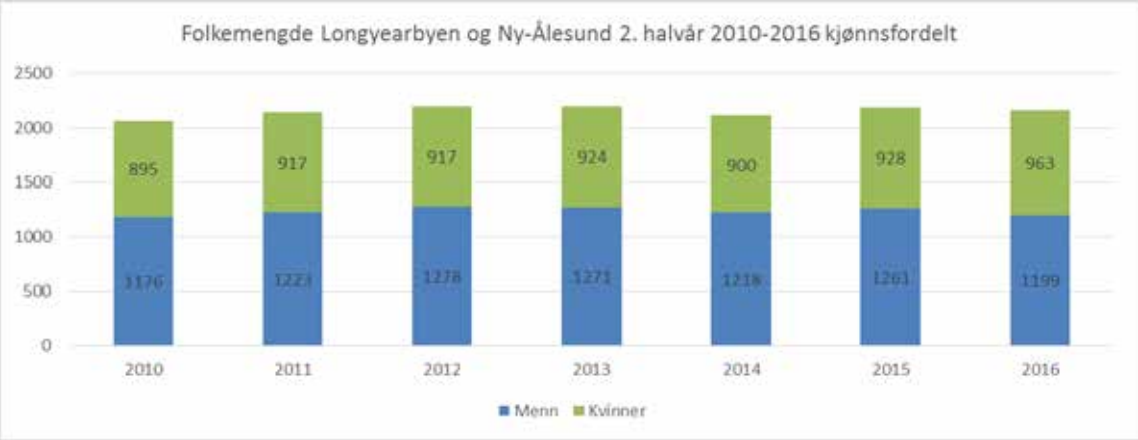
Betydningen av en enkelt næring kan bl.a. representeres gjennom næringens verdiskapning som da gir et mål på hvor mye verdi som genereres i næringen utover avkastningen til innsatsfaktorene. I fraværet av eksterne effekter mellom næringene tilsvarer dette grovt sett lønnskostnader + EBIT (resultat før skatt, renter, av- og nedskrivninger). Det er brukt et svært forenklet bilde i den kvantitative beskrivelsen av de ulike virksomhetsområdene; antall bedrifter, antall årsverk, lønnskostnader, omsetning og forholdsmessig endring (prosent) siste fire år. Utviklingstrekk er kommentert i teksten.

Det er gode grunner for å hevde at det fins en større grad av gjensidig avhengighet mellom bedriftene på Svalbard enn i et samfunn av tilsvarende størrelse på fastlandet. Av den grunn vil et verdiskapningsmål utelukkende basert på analyse av regnskapstall ikke nødvendigvis gi et godt bilde på næringens bidrag til Svalbard-samfunnet. Dette innebærer at man må se på samfunnet som helhet når verdiskapningen skal vurderes.

6.2 Befolkningsutvikling og sysselsettingsstruktur

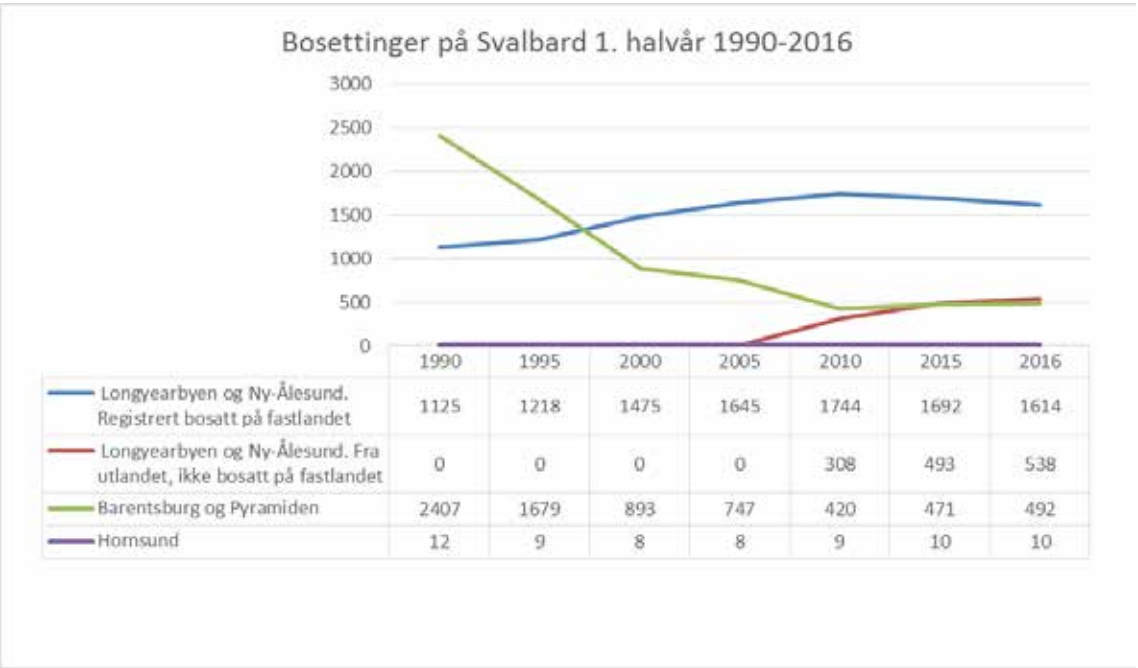
Siden 1990 har Longyearbyen gått fra i hovedsak å være et gruvesamfunn med noe reiselivsaktivitet, til å bli et mer normalisert norsk samfunn med bredere aktivitet og godt utbygde samfunnstilbud. Dette er ytterligere forsterket gjennom infrastrukturutbygginger på Svalbard. Flyplassen fikk nytt dekke og terminalbygg i 2007, og i 2003 ble det lagt to fiberoptiske sjøkabler mellom Svalbard og fastlands-Norge. Longyearbyen er i dag Norges mest moderne telekommunikasjonssamfunn med 100 MB tele- og datanett (4G).

Antall bosatte på Svalbard var pr 1. juli 2016 2.647 personer i flg. SSB. Fordelingen mellom kvinner og menn viser en svak mannsdominans.



Figur 1: Folkemengde i Longyearbyen og Ny-Ålesund, kjønnsfordelt. Kilde: SSB

I den grafiske fremstillingen som viser befolkningstallet på Svalbard gruppert på bosettinger, fremkommer det at utenlandske arbeidstakere utgjør en vesentlig større andel fra og med 2005.



Figur 2: Befolkningsutvikling 1990-2016, 1. halvår. Kilde: SSB

Det bor 495 personer i Barentsburg ved utgangen av første halvår 2016, en vekst på 46 personer fra siste halvår 2010. På 1990 tallet var det drøyt 2000 innbyggere i Barentsburg og Pyramiden til sammen. På det polske vitenskapsakademis forskningsstasjon i Hornsund bor det 10 polakker.

Det er marginale forskjeller i summert folketall pga. sammenlikning av ulike halvår.

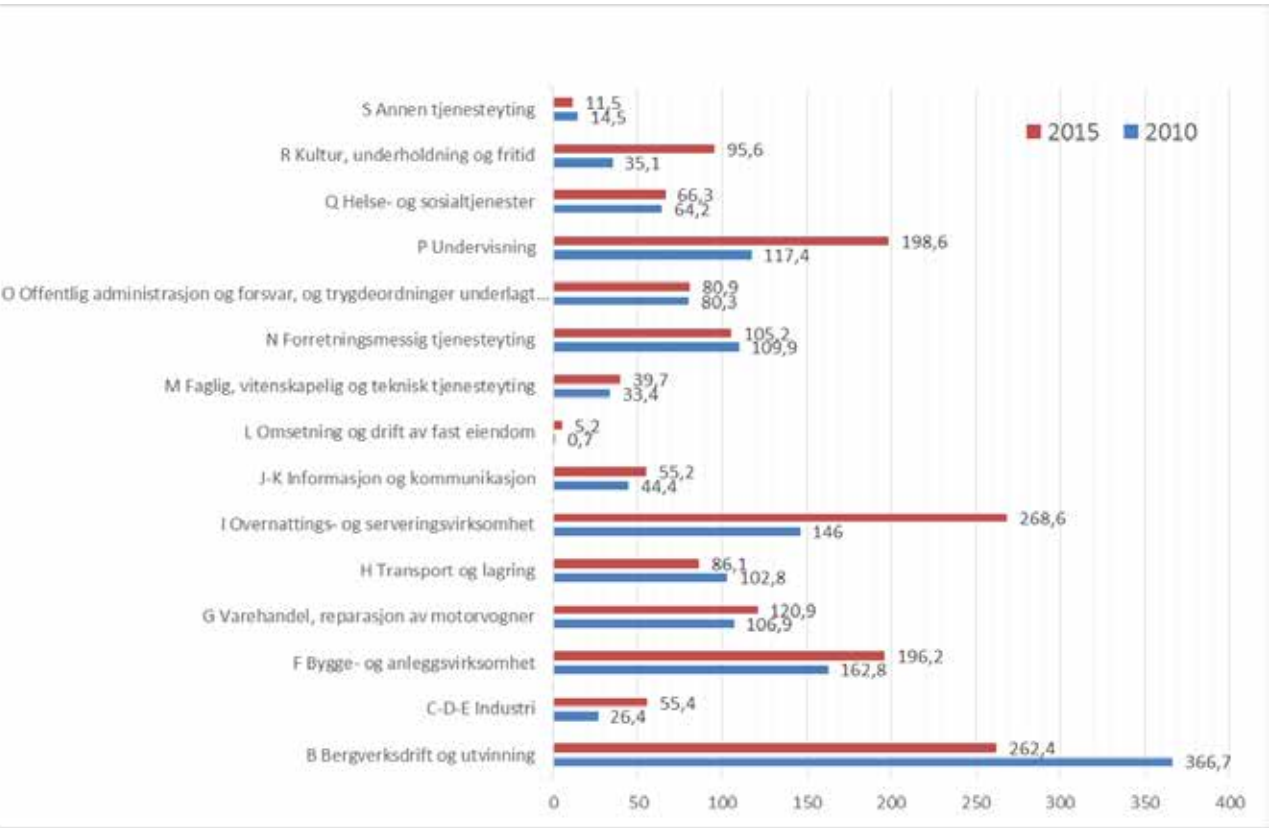
Strukturstatistikken vist i figur under, bygger på tall fra Statistisk sentralbyrå og viser antall registrerte årsverk fordelt på næringshovedområder. Samlet antall årsverk utført på Svalbard i 2015 var 1648 og av dette utgjorde direkte ansatte i bergverk og industri rundt 16 %. Dette er en stor nedgang fra 2010 da tilsvarende forholdsmessige andel var 26 %. Ikke alle sysselsatte er bofaste på Svalbard da pendlerandelen er relativt stor sammenliknet med fastlandet.

Utviklinga siden 1989 da den første næringsplanen ble laget, er betydelig. Den gang var ble det utført 789 årsverk hvorav 349 innen kulldrift (44%), 86 innen reiselivsnæringen, 45 innen bygg og anlegg, 6 personer arbeidet med FoU og ingen sysselsatte var registrert innenfor høyere undervisning.

Deltidsstillinger og sesongarbeidskraft har tradisjonelt utgjort en relativt stor andel av arbeidsstyrken. Sysselsettingsstrukturen fra 2010 til 2015 viser store endringer i tre sektorer:

- Antall årsverk i undervisning er økt med 41 %
- Antall årsverk i overnattings- og serveringsvirksomhet er økt med 46 %
- Nesten en tredjedel av årsverkene i bergverksnæringen er borte, en reduksjon på over 28 %

I samme periode ser man likevel at sysselsettingen har økt i bygge- og anleggsnæringen og kulturnæringene. Sysselsettingsveksten i «industri» kan blant annet forklares med organisatorisk endring i lokalstyret hvor kommunalforetak er oppløst og ansatte overført.



Figur 3: Strukturstatistikk, registrerte årsverk etter næringshovedområder. Svalbard. 2010 og 2015

Sysselsettingen i Store Norske er nå trappet ned ytterligere på grunn av driftshvile i Svea. Antall ansatte i bergverksnæringen antas å være rundt 100 ved årsskiftet til 2017.

6.3 Om Svalbardskatt og avgifter

Bosatte nordmenn på Svalbard må ha et ansettelsesforhold på øygruppen, og en hjemkommune på fastlandet. De økonomiske insitamentene for å bo og arbeide på Svalbard har historisk sett også vært knyttet til reduserte skatte- og avgiftssatser. Nå er det kanskje et spørsmål om merkostnadene ved å bo på Svalbard overstiger tidligere privatøkonomiske fordeler på grunn av vekst i bo- og levekostnader.

Det er merverdiavgiftsfritak på Svalbard.

Arbeidstakere betaler trygdeavgift, inntektsbeskatningen er 8 % (Svalbardskatt), 22 % toppskatt over 12G, selskaps- og kapitalbeskatning er 16 % og netto næringsoverskudd skattlegges som lønn.

Lov om skatt til Svalbard (Svalbardskatteloven) sier at selskaper som er hjemmehørende på Svalbard skal svare skatt av hele sin inntekt når ikke annet følger av denne lov. Et selskap anses som hjemmehørende på Svalbard dersom det har kontor på Svalbard og selskapet ledes derfra. Inntekt av næringsvirksomhet utøvet utenfor Svalbard unntas fra skatteplikt dersom det godtgjøres at inntekten er skattepliktig ved annen norsk ligning eller i fremmed stat.

På fastlandet er det kommunene som eventuelt beslutter innkreving av eiendomsskatt. Lokalstyret krever ikke inn eiendomsskatt i Longyearbyen.

For inntekt som blir skattlagt etter svalbardskatteloven § 6-3, er satsen 8 %. Skatt på lønnsinntekt er 8 % etter lav sats og 22 % etter høy sats. Bedriftsbeskatningen er 25 % av den delen av selskapets overskudd som overstiger 15 mill. kroner, og som overstiger 10 ganger lønnskostnader og 0,2 ganger skattemessig verdi av anlegg, fast eiendom og annen realkapital som er på Svalbard ved utgangen av inntektsåret. Annen inntekt beskattes med 16 %. Fradrag i alminnelig inntekt for personlige skatteyttere er 20 000 kroner.

6.4 Virkemiddelapparatet

For virksomheter som skal etablere seg eller utvide på Svalbard, er Innovasjon Norge sine økonomiske virkemidler tilgjengelig.

Etter at Store Norske innførte nedskalering ble det avsatt ekstraordinære virkemidler for innovasjon og næringsutviklingstiltak på Svalbard. Regjeringen bevilget 50 millioner kroner i 2015 finansiert over budsjettet til Nærings- og fiskeridepartementet, til arbeidsplasser og omstilling i Longyearbyen. Innovasjon Norge ble gitt en rolle i arbeidet og 23 millioner ble gitt til innovasjon og utvikling. Innovasjon Norge har etablert kontor med en ansatt i Longyearbyen. Næringsdepartementet ønsket også en egen næring- og innovasjonsstrategi for Svalbard. Denne skal legge grunnlaget for ny næringsaktivitet både på kort og lengre sikt. Prosjektleder for strategiarbeidet har kontorsted hos Innovasjon Norge i Oslo.

Det ble i 2015 gitt en bevilgning til Longyearbyen lokalstyre på 22 millioner kroner til vedlikehold og utbedring av infrastruktur. Formålet var å legge til rette for økt etterspørsel etter arbeidskraft i anleggs- og byggebransjen etter nedtrappingen i Store Norske. For å sikre lokal forankring av arbeidet med omstilling og næringsutvikling i Longyearbyen ble det bevilget 4,5 millioner kroner til Longyearbyen lokalstyre og 0,5 millioner kroner til Svalbard Næringsforening.

For næringsetableringer som krever bygg eller annen tilrettelegging, er Longyearbyen Lokalstyre plan- og bygningsmyndighet. Per i dag er næringsareal en knapp faktor, arealavsetting (herunder opparbeidelse med grunnlagsinvesteringer som VVA) er gitt prioritet både i Lokalsamfunnsplanen og Strategisk havneplan.

Flere næringsaktører som har redusert aktivitet de siste årene, tilbyr kontorlokaler til enkeltmannsforetak eller mindre bedrifter som ønsker et kontorfellesskap. I flere sammenhenger har det vært pekt på SIVA (Selskapet for industrivekst SF) som en potensiell aktør dersom det peker seg ut et eller flere forretningsområder med vekstpotensial. Siva er en del av det næringsrettede virkemiddelapparatet og operativ med tilretteleggende eierskap og utvikling av bedrifter, nærings-

og kunnskapsmiljø i hele landet. Eks. forskningsparker, næringshager, nærings- og kunnskapsmiljø på fastlandet.

Andre virkemidler som tilbys på fastlandet, kan også benyttes av virksomheter på Svalbard. Eksempelvis gjelder dette Skattefunn og Forskningsrådets midler.

I tillegg er det lokale virkemidler:

- KORK-penger: Longyearbyen lokalstyre har i «Forskrift om overskuddsutdeling fra Nordpolet as» fått i oppgave å fordele nettooverskuddet til velferdsformål, dvs. allmennyttige tiltak for befolkningen i Longyearbyen og Svea. Tilskudd skal stimulere til utvikling og aktivitet hos enkeltpersoner, lag og foreninger. I 2016 var rammen 2,9 millioner kroner.
- Svalbard Miljøvernfond skal nyttes til beste for miljøet på Svalbard ved å bidra til at det settes i verk tiltak for å beskytte naturmiljø og kulturminner på øygruppen. Fondets midler skal bidra til å sikre at villmarksnatur bevares som grunnlag for opplevelse, kunnskap, og verdiskaping. Fondet skal arbeide for å initiere og stimulere gode prosjekter og tiltak som har til formål å ivareta de høye miljømål som er satt for Svalbard. Søkere kan være private eller offentlige organer, organisasjoner, institusjoner og virksomheter eller privatpersoner.

Sistnevnte forvaltes av Sysselmannen.

6.5 Areal og samfunnssikkerhet

Etter at grunneiendommene og gruveanleggene i Store Norske ble overdratt til staten ved Nærings- og fiskeridepartementet i 2015, ble det utformet nye standarder for leie av grunn i Longyearbyen (tidligere kalt festeavtaler, men omdøpt siden tomtefesteloven ikke gjelder på Svalbard). Festetiden var tidligere 49 år for næringseiendommer og 80 år for bolig, offentlig virksomhet og andre formål. Leieavtalene kunne omsettes fritt mellom norske statsborgere og selskaper. I den nye leiestandarden heter det at overføring av leieforhold – som er en forutsetning for kjøp og salg av fast eiendom – skal godkjennes av NFD, og at leieforholdet kan sies opp av NFD dersom det foreligger saklig grunn. Leietiden er på 50 år, som er omtrent det samme som før for næringsvirksomhet. I ettertid viste det seg at standardavtalen ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til långiveres behov for å ha sikkerhet i bygninger på grunnen som omfattes av avtalen. Dette medførte at det ble vanskelig å få lån for bolig- og næringsaktører med rett til leie av grunn etter ny standardavtale. Nærings- og fiskeridepartementet har uttalt at det er svært lite sannsynlig at et garantiansvar etter lånesikringsordningen vil bli utløst i praksis².

En stor usikkerhetsfaktor på Svalbard er naturlig nok knyttet til det statlige eierskapet til Store Norske. Manglende styringssignaler setter beslutninger på vent. De brå og store (negative) effektene da nedskaleringen startet i 2015 ble i noen grad unngått fordi en motkonjunkturpolitikk ble iverksatt i form av investeringer i kommunalteknisk infrastruktur, veier og anlegg. På lengre sikt vil kanskje deler av driftsgrunnlaget hos lokalt etablerte næringsaktører falle bort eller endres. Når den

² For å imøtekomme innsigelsene og for å tilrettelegge bedre for bl.a. næringsvirksomhet på Svalbard, ble avtalen justert våren 2017 ved å opprette en lånesikringsordning. Ordningen innebærer at staten, på nærmere bestemte vilkår, forplikter seg til å innfri lån med tinglyst pant i bygninger på grunn som omfattes av grunnleieavtalen. Staten må fremdeles gi sitt samtykke til overføring av leierett, og beholder sin oppsigelsesrett, men tar ved den nye ordningen på seg deler av risikoen for tap som følge av slike statlige disposisjoner. Ordningen er utformet for å fjerne så mye som mulig av risikoen en långiver kan hevdes å måtte ta ved å gi lån på bakgrunn av standardavtalen, men uten at dette går på bekostning av statens kontrollbehov, og så langt som mulig ikke gir endrede incentiver til utlån av penger. Sparebank 1 Nord-Norge (SNN), som er den dominerende långiveren i Longyearbyen, har innvendinger også mot den endrede standardavtalen. NFD har besvart SNN bl.a. om forståelsen av ordlyden i avtalen, men det gjenstår å se hvilken effekt den nye standarden får for finansieringssituasjonen for eiendomsinvesteringer i Longyearbyen.

industrielle delen av gruveselskapet er stilt i bero, vil etterspørsel etter varer og tjenester i hele Svalbardsamfunnet gå ned. Selskapet eier fortsatt anlegg og infrastruktur som de drifter, men nå i konkurranse med andre aktører siden selskapets egen aktivitet er redusert.

Tilgang på boliger er en knapphetsfaktor, og prisnivået relativt høyt. Kostnadsnivået er høyere enn på fastlandet på forbruksartikler, innbo, mat og energi. I tillegg gjør klima og miljø at kostnadene forbundet med fritid er høye (bekledning, utstyr, sikkerhet, o.a.). I og med at alle bosatte nordmenn må ha en bostedskommune på fastlandet, er det også rimelig å anta at reisekostnader for å opprettholde kontakt med familie er høye. I sum er det grunn til å tro at de privatøkonomiske fordelene ved å bo på Svalbard er lavere nå enn for eksempelvis 25 år siden.

Næringsareal er en knapphetsfaktor, og Longyearbyen lokalstyre arbeider med revisjon av sin arealplan. Endringer i overordnet struktur er nødvendig for å legge til rette for ny aktivitet, organisere eksisterende næringsaktivitet for å skille områder for næring og bolig bedre. Lokalstyret legger i liten grad opp til vekst i form av større utbredelse, men ønsker transformasjoner. Det innebærer å stimulere til relokalisering av virksomhet slik at næring og industri i større grad kan samlokaliseres på et område og frigjøre bynære arealer.

På Hotellneset arbeider Store Norske med reguleringsplan. Området som skal reguleres kan åpne for etablering av næringsaktører og aktivitet med et sjørettet transportbehov. Longyearbyen lokalstyre har allerede besluttet at nytt avfallsanlegg skal etableres der. Store Norske har økt produksjonen i Gruve 7 og skiper ut dobbelt så mye som tidligere.

I næringsplanarbeidet drøftes ikke samfunnssikkerhet eksplisitt, men skredulykker har vist behovet for å sikre bosetting og infrastruktur. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har kartlagt farer og risiko i egen rapport (2017). Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har sett på håndtering av ulykken i 2015 og pekt på forbedringspunkter. Det er laget en oversikt over klimaendringer og konsekvenser på Svalbard utgitt av Norsk klimaservicesenter³ (NKSS). Ifølge denne har temperaturen på Svalbard steget vesentlig mer enn på fastlandet siden 1900, og de siste 50 årene mest om vinteren. Trenden er ventet å fortsette. Årsnedbøren har økt med ca. 20-30 % i Longyearbyen-området fra 1900 til i dag og forventes å øke. Det er videre ventet at avrenningen vil øke i de årstidene hvor nedbøren i fremtiden vil komme som regn i stedet for snø. En må regne med at også på Svalbard kan det komme en overgang fra snøsmelteflommer til regnflommer og bidraget fra bresmelting forventes å bli større. Breene blir mindre. I løpet av de siste 30 år har det totale brearealet på Svalbard minket ca. 7 %. Den nye Svalbardmeldingen peker på at skredulykken bl.a. aktualiserte behovet for å frigjøre areal i sentrum til boligformål.

6.6 Energiforsyning

En viktig rammebetingelse for både dagens og fremtidig samfunn, er energiforsyning. Dagens energiforsyning har kapasitetsskranker i tillegg til teknologiske utfordringer, noe som har betydning for samfunnssikkerheten. Dette kan potensielt bli et større etableringshinder for næringsvirksomhet.

Longyearbyen får i dag sin energiforsyning fra Longyear Energiverk. Dette er landets eneste norskeide varmekraftverk. Anlegget fyres med kull produsert fra Gruve 7. Årlig forbruk er på mellom 25.000 og 28.000 tonn kull. Total effekt er maksimalt 28 MW, hvorav 12 MW går til elektrisk kraftproduksjon og 16 MW til fjernvarme. Årsproduksjonen er 108 GWh (0,108 TWh), fordelt på 41

³ Vikhamar-Schuler, D., Førland, E. J., Hisdal, H., 2016. Kort oversikt over klimaendringer og konsekvenser på Svalbard. NCCS report no. 2/2016

GWh kraft og 70 GWh fjernvarme. Reservekraftanlegget med fire dieselaggregater yter inntil 4,35 MW.

Energiforsyningen i Longyearbyen ble stabil da den første kulldrevne kraftstasjonen ble etablert i 1920. Denne ble erstattet i 1983 av det mer moderne kullkraftverket Longyear Energiverk, sammen med et fjernvarmenett på 3,4 km som forsyner hele tettstedet. Det gamle og det nye anlegget ligger vegg-i-vegg under Skjæringa. Anlegget har 1 600 kunder, og fikk heldigitalisert drift i 2003. Det ble i 2015 tatt i bruk et nytt moderne anlegg for røykgassrensing. Longyear Energiverk har 16 ansatte, derav ti i døgntkontinuerlig drift.

Det er også et kullkraftverk i Barentsburg som bruker 30-45.000 tonn årlig eller nesten alt det lokalt produserte kullet, som utgjør mindre 50-100.000 tonn årlig. Russerne hadde også et kullkraftverk i Pyramiden som ble lagt ned i 1998.

Kraftverket i Ny-Ålesund er fyrt med diesel. Det ble bevilget penger til nytt og mer miljøvennlig kraftverk over Statsbudsjettet i 2009.

Sammen med kraftverket i Barentsburg slipper øyas to kullkraftverk ut 200.000 tonn CO₂ årlig. Det er om lag halvparten av de om lag 450.000 tonn CO₂ som slippes ut årlig på og rundt øygruppen. På hele øygruppen slippes det dessuten ut 1.250 tonn SO₂ årlig hvor kraftverkene står for drøye 90 prosent, og begge typer utslipp er økende.

Det er i de senere årene gjennomført flere ENØK prosjekter på Svalbard. Dette har omfattet kunnskapsspredning om mulige ENØK tiltak i hverdagen, økt bruk av LED belysning, utskifting av styringssystemer, bygging av mindre solcelleanlegg, kompetanseutvikling, gjenbruk mm. På kalde dager greier ikke fjernvarmeverket i dag å produsere nok varme.

Fremtidens energiforsyning på Svalbard debatteres i økende grad. Flere alternativer kan være aktuelle:

1. Kullkraftverk med CO₂ fangst og lagring
2. Gasskraftanlegg med CO₂ fangst og lagring
3. Strømkabler fra fastlandet – enkel eller dobbel kabel
4. Hydrogenløsning – hydrogen som energibærer til biler, skip og kraftverk

I tillegg kan de overnevnte suppleres med energi fra solceller, vindkraft og jordvarme. Noen har også lansert en visjon om at Svalbard kan bli selvforsynt med energi basert på en energimix.

Kullkraftverket er etter siste oppgradering beregnet å ha en levetid på ca. 20 år. Røykgassen renses, men det er ikke etablert anlegg for CO₂ fangst og lagring.

Gasskraftanlegg kan etableres med modulbasert løsning flytende og/eller på land.

Dersom det gjøres drivverdige funn av olje- eller gassressurser i de tildelte blokkene i Barentshavet sør-øst nord for Bjørnøya, kan et eventuelt krav om elektrifisering bidra til redusert utbyggingskostnad for strømforsyning videre til Spitsbergen. Et slikt alternativ er foreløpig ikke utredet, men kan være et forslag som bør utredes med tanke på teknologiske utfordringer og energiforsyningen i nord. En strømkabel-løsning vil innebære at det legges en eller to sjøkabler over en strekning på anslagsvis 900 km. Kostnadene er av ABB estimert til hhv 3 og 5 milliarder kroner. I tillegg må det etableres en back-up løsning ved eventuelt bortfall.

Sintef har foreslått en hydrogenløsning. Hydrogen er en energibærer som kan benyttes både av kraftverk og til kjøretøy som er teknologisk tilpasset. Løsninga kan bygges ut modulbasert og vil kunne kombineres med f.eks. strøm fra solceller. Sintef har uttrykt skepsis til vindkraft på Svalbard.

Løsningen som velges må være basert på at den gir tilstrekkelig kapasitet, driftssikkerhet, at energikostnaden til sluttbruker blir akseptabel og at løsninga er langsiktig og miljømessig akseptabel.

I en studie utført av Sintef som er publisert høsten 2016 er det satt opp følgende nøkkeltall for noen av de løsningene som diskuteres.

	CO ₂ -utslipp (tonn/år)	Strømpris (kr/kWh)	Investeringskostnad (i millioner kr)	Årlig kostnad (i millioner kr)
 Diesellaggregat	60 000	1,80	30	200
 Sjøkabel	0	3,60	5 000	400
 Vind + H ₂	0	4,80	5 500	530
 H ₂ -import	0	2,60	1 000	290
 Sol + H ₂ -import	0	2,40	1 500	270

Figur 4: Kilde: <http://gemini.no/2016/10/svalbard-kan-bli-hydrogensamfunn/>

I Adventdalen er det gjort store funn av våtgass, ikke tørrgass (metan), i regi av UNIS CO₂ LAB. Arbeidet er først og fremst FoU på fagdisipliner som studerer væskestrømninger i undergrunnen. Så langt er det god kontroll på reservoar og segl, men i og med at det kun er trykktestet med vann, er det usikkerhet knyttet til oppførsel av CO₂. Under gitte trykkforhold er det grunn til å forvente kontroll. Det er ønskelig å gå videre for å se om det kan være mulig å rense gass i Adventdalen.

Et annet alternativ som fremheves som et mulig ressurspotensial, er etablering av nytt energiverk basert på naturgass og som erstatning for dagens kullkraftverk. I forlengelsen av dette er det knyttet et scenario om at naturgassleveranser kan være lokale, men dette gjelder å utrede.

I Svalbardmeldingen sies det at man ønsker en bred og åpen tilnærming til fremtidens energiforsyning. Det skal også legges til rette for at Svalbard kan bli et klimanøytralt samfunn.

6.7 Smart Arctic City

Ingen andre steder i verden er det et familiesamfunn med avansert næringsaktivitet, forskning og utdanning så langt nord. Den samfunnsmessige infrastrukturen holder høy standard på flyplass, havn, energiproduksjon, fiberkabel til øygruppen og distribuert fibernett til «alle». Dette, sammen med den

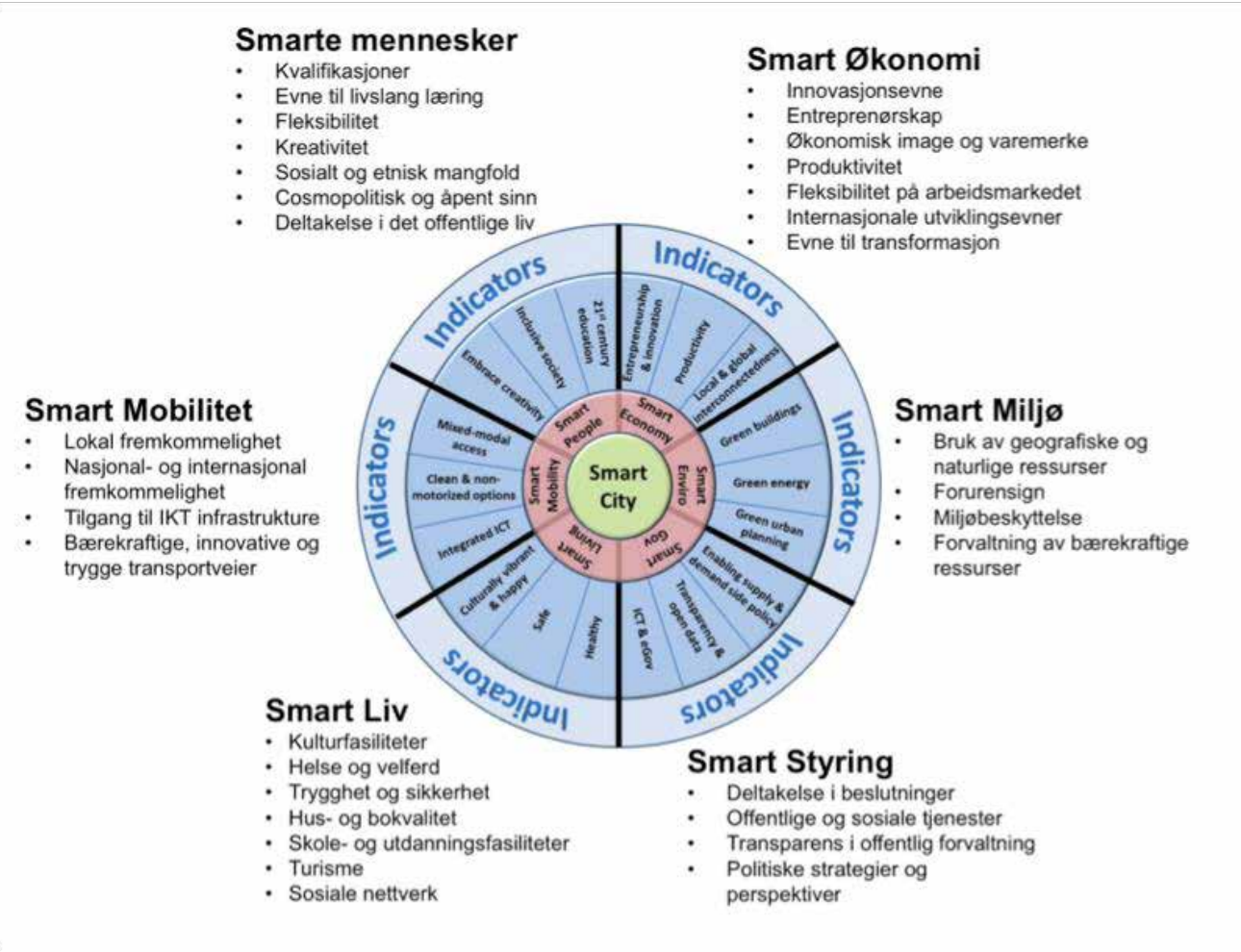
geografiske posisjonen, gir et unikt fortrinn for utvikling og testing av kommunikasjon og teknologiske løsninger.

Longyearbyen kan ha en ambisjon om å bli en «Smart Arctic City». Begrepet Smart City brukes om byer og steder som ønsker å ta i bruk smart, innovativ teknologi for å utvikle seg på en bærekraftig måte. Smart City kan være en visjon og en måte å «konseptualisere» en ønsket fremtidig utvikling.

Smart-teknologi skaper nye muligheter for å få bedre tjenester for innbyggere, mer effektiv og smartere drift av offentlig og privat sektor samt at det utgjør et potensial i næringsutviklingsarbeidet.

Smarte løsninger i Longyearbyen kan innebære effektiv styring av energi- og ressursbruk, nye transportløsninger, avanserte informasjonssystemer for innbyggere og besøkende, systemer for økt sikkerhet og beredskap, e-helse, e-læring, kommunale styringssystemer med mer. Stedet kan gjennom sine fortrinn og utviklingsbehov gi begrepet Smart City sitt eget innhold og bli en attraktiv utviklingsarena for teknologi og systemer. Her ligger det også muligheter for merkevarebygging; «Tested and approved for Arctic conditions on Svalbard».

Nye teknologiske løsninger kan skape integrasjon og grenseoverskridende samarbeid. Dette vil kreve tett samarbeid mellom næringsliv, offentlig sektor og innbyggere, akademia og andre spisskompetansemiljøer i verden.



Figur 5: Smart City hjulet ref. Siemens og Vienna University of Technology

6.8 Transportinfrastruktur

Ingen steder i Arktis er det så godt utbygd transportinfrastruktur og så god helårig tilgjengelighet som i Longyearbyen. I befolkede områder lengst nord i Canada, Grønland og Russland er folketallet lavere i tillegg til at det totale samfunnsmessige tilbudet er langt mindre.

Svalbard har en avstandsulempe som medfører høyere transportkostnader enn på fastlandet, eksempelvis pakketillegget. Dette er en rammebetingelse det kan være ønskelig å gjøre noe med.

For næringsutvikling og vekst på Svalbard, er egnet infrastruktur en nødvendig betingelse for alle virksomhetsområder. Dette er et område hvor Staten/det offentlige som oftest gjør de nødvendige tunge grunnlagsinvesteringer, bygger ut og eier anlegg:

- Lufthavn
- Havn
- Veg og grunnlagsinvesteringer som VVA, el-forsyning, nett og kommunikasjon
- Industri- og næringsareal, transport- og lagringsområder

Transport- og logistikknæringen leverer kritiske støttefunksjoner til all samfunnsdrift og næringsvirksomhet (direkte avledet virksomhet). Aktivitetsøkninger innenfor eksisterende næringsområder og etablering av nye, vil direkte påvirke behovet for tilstrekkelig kapasitet og standard på transportinfrastruktur.

Svalbard Lufthavn Longyearbyen⁴ er klassifisert som en regional lufthavn med en rullebane på 2260 meter og kapasitet til å håndtere flystørrelser som Boeing 737 eller tilsvarende. Avinor opplyser at det er ønskelig å begrense fremtidig arealbruk på plassen innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen (ref. Avinor rapportnummer 12/04416, 2012). Flyplassen har visse flyoperative begrensninger som følge av høyt terreng øst for rullebanen.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 3 samtidige mellomstore jetfly av typen 737 el.l. Terminalen er da en flaskehals ved høy grad av samtidighet, men med god organisering kan snuoperasjoner gjennomføres for middels store cruiseskip. Avinor har ferdigstilt en ny helikopterhangar på 2500 m², med kapasitet inntil 3 helikoptre.

Svalbard lufthavn er inngangsporten til øygruppen og alle flyginger skal forhåndsgodkjennes av Luftfartstilsynet. Passasjerhandling utføres av SAS Ground Services. I dag er passasjertrafikken over Svalbard lufthavn Longyearbyen på rundt 135.000 passasjerer årlig, fordelt på inn- og utgående trafikk. Lufttransport flyr mellom Longyearbyen, Ny-Ålesund og Svea. SAS har tilnærmet daglige flyvninger til og fra Tromsø/Oslo, med videre forbindelser derfra. Norwegian tilbyr flere flyvninger i uka mellom Longyearbyen og Oslo, med videre forbindelser derfra. I tillegg er det rundt 40 charterfly årlig. Cargo transporteres i hovedsak med West Atlantic sine flyvninger, og de utgjør rundt 250 i året. Kapasiteten på flyplassen er god i løpet av døgnet, men verken passasjerterminalen eller bagasjehåndtering er dimensjonert for stor samtidighet.

Gjennom arealforvaltningen i **Longyearbyen lokalstyre** styres virksomhets- og funksjonsdeling, og her er tidshorizonten langsiktig. Eksempelvis er kriteriet om sjørettet transportbehov viktig for etablering i/ved havneområder. Langsiktighet er også nødvendig for dimensjonering av infrastruktur for transport og grunnlagsinvesteringer som VVA slik at kapasitetsskranker unngås.

De siste årene har seilingsleden til Svalbard, inn Isfjorden og til **Longyearbyen havn** vært åpen hele året. I lengre kuldeperioder kan ledene holdes åpne ved hjelp av isbrytere. I dag er liggekapasitet ved

⁴ Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha flyplassen.

kai en knapp faktor, og situasjoner hvor skip legges på reden oppstår hyppig i sommerhalvåret. Ved samtidighet med cruiseskip, skjer det at passasjerer tendres til og fra land da skipet ikke får kaiplass.

Longyearbyen lokalstyre vedtok i februar 2014 Strategisk havneplan som har overordnet visjon som sier «**Longyearbyen havn skal være det foretrukne knutepunkt for all aktivitet med et maritimt logistikkbehov i Høy-Arktis**». Havneplanen skisserer overordnede utviklingsscenarier for 40+ år frem i tid innenfor eksisterende virksomhetsområder, i tillegg til at det gjøres mulighetsvurderinger for nye aktivitetsområder basert på eksisterende (politiske) føringer. I 12-årsperspektivet er det definert strategier for de ulike virksomhetsområdene.

Kaianleggene i Longyearbyen:

	Gammelkala	Bykala	Turistkala	Kullkala
Eier	Materiallageret (SNSK, Bring og COOP)	Longyearbyen Lokalstyre	Longyearbyen Lokalstyre	SNSK AS
Konstruksjon	Spunkasse med stålbjelke som forkantlist. Ikke permanent dekke. Fendret med traktordekk.	Cellespunktai med fast dekke i brostein. Betongbjelke langs sidene. Moderne platefendre	Plast (flytekai)	Spunkasse med stålbjelke som forkantlist. Ikke permanent dekke. Fendret med traktordekk.
Bruk	Matvarer og forsyninger. Snøscootere, biler osv. Også brukt av Sysselmannens fartøy.	Cruise, turisme, Kystvakten, forskning, annen gods- /nyttetransport og tyngre last (tank, fiskefartøy osv.	Liggekai for dagsturbåter og større fritidsbåter. Kaien er en ren ligge- og passasjerkai.	Eksport av kull, samt import av asfalt, sand og grus. Kan også brukes av andre mindre skip
Servicetilbud	Bunkers. Til skip med krav til større dyptgående leveres bunkers med shuttle.	Vann og strøm	Vann og strøm	
ISPS	Nei	Ja	Nei	Nei
Kallengde	54 m	84 m	132 m	62 m
Anslag maks. fartøyslengde	90 m	300 m	60 m (under gunstige forhold)	170 m
Dybde ved kaifront	7,5-8 m	9 m	7 m	10-12 m
Annet	Kaia ligger utsatt til ved nord-vestlig vind, noe som gjør det utfordrende å gå til /fra kai i dårlig vær. Rehabiliter i 2012/2013.	Longyearbyens offentlige kai. Relativt moderne kai. Selv om man kan legge til kaien begrenser lengden logistikkoperasjoner for større skip.	Lengden økes til 72 meter i løpet av 2015. Benyttes som tenderbrygge for cruiseskip.	Relativt store bakarealer. Beliggenheten medfører mindre belastning for beboerne mht. støv og andre eksterne effekter av godstransport. Nybygd i 2012/2013.

Figur 6: Kaier i Longyearbyen. Fra Kystverket 01.11.2016

Svalbard og områdene rundt har bare delvis **bredbåndsdekning**. Nord for 72 grader er dekningen ustabil og forsvinner helt rundt 78 - 79 grader nord. Telenor Satellite Broadcasting og Space Norway har sammen startet opp et prosjekt for å se på mulighetene for å levere bredbånd i Nordområdene fra satellitt. Prosjektet er foreløpig i utredningsfasen, men man ser utfordringer med finansieringen.

(målsettinger og strategier, neste side)

Målsettinger og strategier

Samfunn, infrastruktur og rammebetingelser

Målsettinger

- Attraktive rammebetingelser for næringslivet
- Attraktive personrettete rammebetingelser
- Stabil og tilstrekkelig energiforsyning
- Lokal oppfølging og gjennomføringsevne

Strategier

- Likebehandling i arealsaker
- Redusere/fjerne konkurransehindre
- Ressursallokering (for lokal gjennomføringsevne)
- Fasilitator for samarbeidsprosjekt
- Bedret samfunnssikkerhet

7 Virksomhetsområdene

Statistikken det vises til er fra Statistisk Sentralbyrå. Fra og med 01.01.2014 gikk Longyearbyen Lokalstyre tilbake til en formannskapsmodell. De tre kommunale foretakene⁵ ble da oppløst.

Definisjoner av basiskategorier for virksomheter er gjort med utgangspunkt i SSB's næringsgruppering, se også NIBR-rapport 2013:26 samt NIBR-rapport 2016:8 «Samfunns- og næringsanalyse for Svalbard 2015. Konsekvenser av redusert kulldrift for utviklingen i Longyearbyen». Det forelå ikke offisielle sysselsettingstall for 2016 da planen ble ferdigstilt. Endringer i sysselsettingsstrukturen, fordelingen mellom næringsgrupper, forventes som følge av driftshvilen i Store Norske.

7.1 Gruvedrift og industri

Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå viser følgende for 2015:

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000-kroner)	%-vis endring i omsetning 2012-2015
Bergverk og utvinning ⁶	2	262,4	261 828	593 703	-33,7%
Industri	13	55,4	-	-	
Bygg og anlegg	18	196,2	130 703	507 573	-3,8%

Næringsgruppen «Bergverk og utvinning» består av Store Norske selskaper. «Industri» er bakeri, systue, bryggeri og gullsmed. «Bygg og anlegg» består av flere selskap der de største med tanke på sysselsetting er LNS Spitsbergen, Sandmo & Svenkerud og AF Arctic.

Bergverksdrift og utvinning utgjorde nærmere 30 prosent av den totale omsetningen på Svalbard i 2012. Det ble da investert for rundt 295 millioner kroner i utbygging av infrastruktur til Lunkefjell gruve samt oppredningsverket i Sveagruva. Bygge- og anleggsvirksomhet sto for 16,5 prosent av den totale omsetningen på Svalbard i 2012 og hadde den størst omsetningsøkningen med over 138 millioner kroner.

Gruvevirksomhet på Svalbard er regulert i Bergverksordningen for Svalbard av 7. august 1925.

Kulldriften i Barentsburg er beskjeden. Det russiske statseide selskapet Trust Arktikugol har tidligere produsert opptil 0,25 millioner tonn pr år. I de senere årene er det tatt ut ca. 0,1 millioner tonn. Ressursgrunnlaget er usikkert og det er ikke kjent hvilke økonomiske lønnsomhets- eller driftskrav den russiske stat stiller.

7.1.1 Kulldrift

På norsk side er det ett selskap som drifter i bergverksnæringen med utvinning av kull. Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS (SNSK) ble stiftet i 1916 og overtok kullgruvedriften i Longyearbyen etter det amerikanske selskapet Arctic Coal Company. Morselskapet har hovedkontor i Longyearbyen og er

⁵ Oppvekstforetak KF, Kultur- og Fritidsforetak KF og Bydrift KF. Bydrift KF hadde som formål å drifte teknisk infrastruktur i Longyearbyen dvs. kraft- og varmeproduksjon/distribusjon, havnevirksomhet samt vann, avløp, renovasjon, vei og brannberedskap.

⁶ Sysselsettingstall for 2016 er betydelig lavere på grunn av vedtatt driftshvile. Det forelå ikke oppdatert tallmateriale da næringsplanen ble skrevet.

heleid av den norske stat. I konsernet inngår Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS, Store Norske Boliger AS og Pole Position Logistics AS (majoritetseier). I tillegg er selskapet medeier i andre selskaper og eier infrastruktur som næringsareal og kaianlegg.

Omsetning fra kulldriften sank med 39,0 prosent til 593 millioner kroner i 2015 etter en nedgang på 24,0 prosent i 2014. Lavere priser i kullmarkedet, som følge av overkapasitet i markedet og lave fraktrater, begrenser fortsatt kullproduksjonen i Store Norske. Ifølge selskapet var kullvirksomheten i 2015 tatt ned til det laveste aktivitetsnivået som er mulig uten å stanse driften. Det er vedtatt driftshvile i Svea i inntil tre år, fram til 2019.

Status og utviklingstrekk

Store Norskes sysselsetter i dag ca. 100 årsverk i Gruve 7, driftshvilebemanningen i Svea og administrasjon i Longyearbyen. Tidligere foregikk mesteparten av kullproduksjonen ved Longyearbyen. Frem til 2015 har den største industrielle aktiviteten vært i Svea som ligger 60 kilometer sør for Longyearbyen.

Kullproduksjonen har variert i volum og nådde i 2007 rekordnivået på 4,1 mill. tonn (ref. SSB's Svalbardstatistikk). I 2012 var kvantumet under en tredjedel med 1,2 millioner tonn og i 2013 ble det totalt skipet ut 2,1 millioner tonn fra utskipningshavna Kapp Amsterdam. Praktisk talt alt kull ble eksportert fra Svalbard, og Tyskland alene kjøpte mer enn halvparten. Slik markedet var for 4 år siden, hadde selskapet drivverdige ressurser frem til ca. 2030⁷.

Kjente ressurser i tillegg til forannevnte er Bassen/Operafjellet som ligger i Adventdalen, like ved Longyearbyen med et antatt ressursgrunnlag på 12 millioner tonn. Det er tildelt utmål i Operafjellet og det var planlagt med jevnest mulig overgang mellom feltene for å unngå store opp- eller nedbemanninger.

Nedgangen i pris på kull på verdensmarkedet skyldes både konkurranse fra lave gasspriser, konkurranse fra skifer-gass i det amerikanske markedet, kinesiske importrestriksjoner og lave rater i det internasjonale fraktmarkedet. Økende andel fornybar strømproduksjon i Europa har også hatt betydning for reduksjoner i kullkjøp. Prisutviklingen på kull gjorde at Store Norske utarbeidet et forslag til løsning på selskapets økonomisk krise til sin eier. Selskapet fikk innvilget et ansvarlig lån fra Nærings- og fiskeridepartementet, i tillegg til at staten overtok/«kjøpte» eiendommene som selskapet nå forvalter. Selskapet har nedbemannet fra rundt 350 til 250 ansatte i 2015, og følger deretter planen om nedbemanning ned mot 100 årsverk ved utgangen av 2016.

Mulighetsområder

Staten som eier har sektorpolitiske mål og krav om effektiv drift. Dette har selskapet blitt utfordret på direkte gjennom tilpassing av kostnadsnivå, et økende politisk press for innfasing av mer fornybar energi, vern/fredning av områder med (potensial for) drivverdige kullressurser, osv.

Investert kapital og utstyr må finne alternativ anvendelse, og aktivitet vris over på andre virksomhetsområder. Den industrielle aktiviteten har indirekte virkninger som vare- og tjenestekjøp, anslått til 0,6 i avledet virksomhet. Fordi forholdstallet mellom sysselsatte og den voksne befolkningen på Svalbard er nesten 1:1, påvirkes sysselsettingsreduksjon både stabilitet og kvalitet i bosettingen. Direkte + indirekte sysselsettingsreduksjon fører ikke til en pro-rata reduksjon i offentlig

⁷ i randsonen i Svea Nord, Svea Øst, Lunckefjell, Ispallen sør for Svea, Gruve 7 i Adventdalen ved Longyearbyen

sektor, men påvirker nedre grense for hvilket nivå som trengs for å opprettholde tjenesteproduksjonen.

Scenarier for videre kulldrift i regi av Store Norske kan oppsummeres i to hovedalternativer:

- Driftshvile i Svea går over i driftsstans. Gruve 7 drives etter revidert plan.
- Kulldrift i Svea og Lunckefjell, hvor størstedelen av forekomsten består av metallurgiskull.

Stortinget har gitt en relevant tilslutning til metallurgiskullindustri ved å ikke ekskludere metallurgiskull fra Statens pensjonsfond utland. Fremtidig selskapsstrategi besluttet av eier og styret i Store Norske.



1300 tonn anleggsmaskiner og produksjonsutstyr skipes ut fra Svea. Foto: Pole Position Logistics, november 2016

Avhengig av hvilket aktivitetsnivå gruvedriften får i årene som kommer, kan selskapets ingeniør- og teknologikompetanse eksempelvis også anvendes på fagområder som logistikk, industrielle operasjoner-, søk- og redning, havneutvikling og annen tjenesteyting.

7.1.2 Andre mineraler⁸, bygg- og anleggsnæringen og det industrielle næringsmiljøet

Svalbard har et usedvanlig rikt geologisk mangfold. Øygruppen er unik med sine lagdelinger og geologiske formasjoner. Siden tidlig på 1900-tallet har det ved siden av kull også vært undersøkelser og prøvedrift på fosfor, gull, zink, bly, kobber, gips og marmor på Svalbard. Disse har ikke ført til lønnsom drift, og mange har tapt store penger på drømmen om rask rikdom.

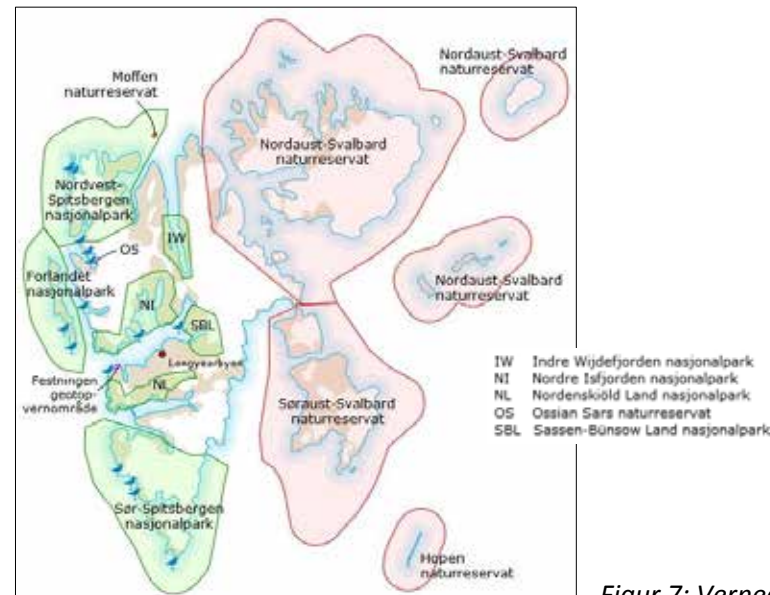
Store Norske Gull AS ble etablert i 2003 med formål å kartlegge, undersøke og drive gull- og andre mineralforekomster. Kjerneboring og geofysiske målinger er gjennomført, men Store Norske har valgt ikke å prioritere satsningen på forekomstene, og selskapet er nå solgt mens mineralrettighetene på Svalbard er beholdt.

Det er hittil ikke påvist drivverdige mineralforekomster - foruten kull - av en slik størrelse at de er kommersielt interessante. Den teknologiske utviklinga i kombinasjon med økt etterspørsel etter råvarer kan medføre at det som i dag ikke vurderes som kommersielt interessante prospekter, kan bli det i fremtiden. I et langsiktig perspektiv kan det ikke utelukkes at Svalbard har interessante forekomster av malm og mineraler, i tillegg til de allerede kjente forekomstene inkl. kull.

Dersom smelting av isbreene på Svalbard fortsetter kan dette avdekke nye områder som kan gi nye muligheter for mineralprosjekter.

⁸ Kilder: Referansegruppesamling november 2013, Bergmesteren for Svalbard, Sysselmannen, Norsk Polarinstitutt, Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, SSB, Svalbardposten, Teknisk Ukeblad

Gruvevirksomhet må forholde seg til gjeldende lovverk og ha tillatelser fra myndighetene. Det er mange krav som skal oppfylles og virksomheten må bl.a. forholde seg til miljø- og vernebestemmelser. På Svalbard er dette spesielt utfordrende på grunn av klima og at store deler av øygruppen er vernet.



Figur 7: Vernede områder 2016. Norsk Polarinstitutt

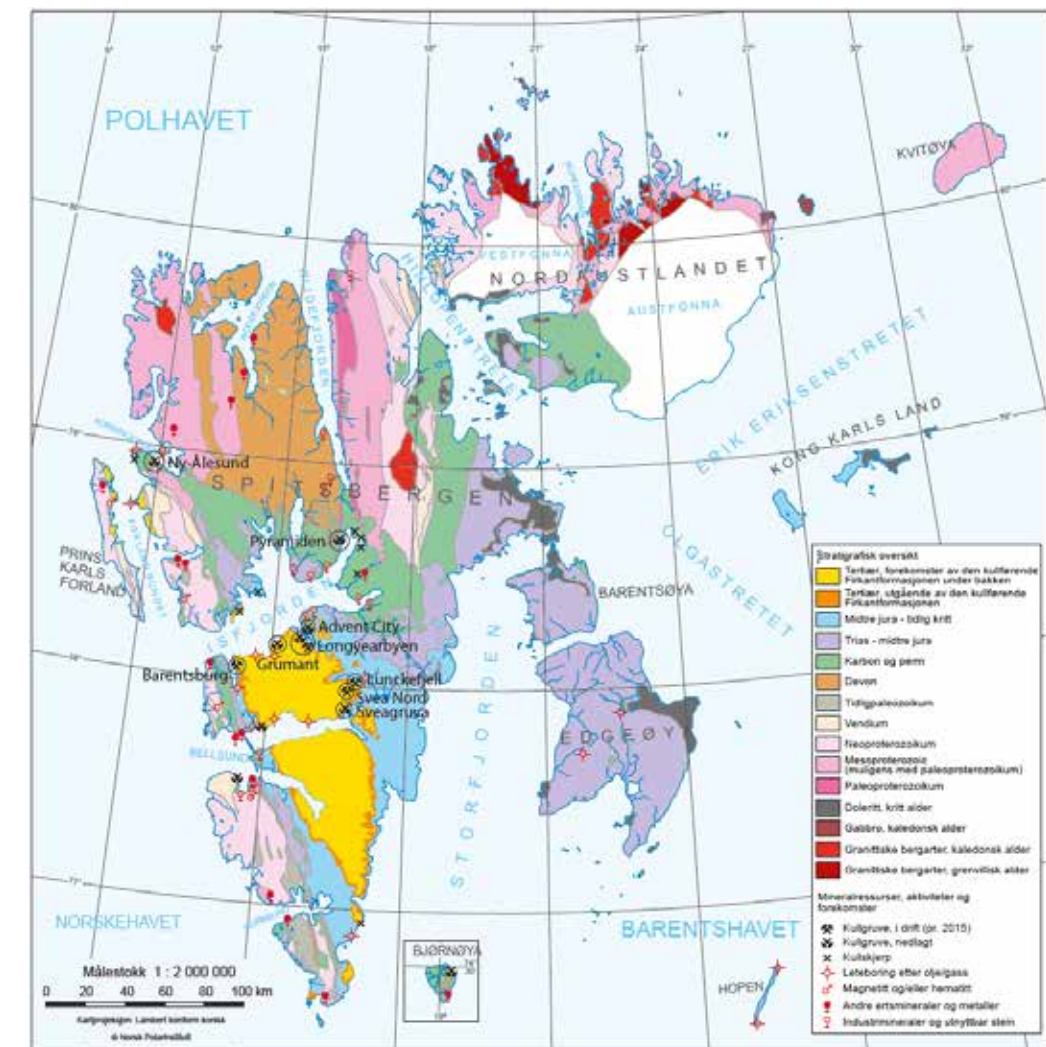
Det må være langt større forutsigbarhet for bergverks- og mineralnæringen. I dagens situasjon er det grunn til å stille spørsmål om hvem – hvis noen – som vil risikere kapital og ressurser for mineralleting på Svalbard. Restriksjonene er mange, og norske myndigheter signaliserer ikke positivt hva gjelder prospektering, enn si tillatelse til utbygging og drift.

Prospektering og kommersiell drift på utvinning av ikke-fornybare naturressurser oppfattes som kontroversielt i miljørammen. Teknologiutvikling innebærer blant annet søk etter mer miljøvennlig og skånsomme metoder for leting, utvinning og drift.

Bygge- og anleggsnæringen på Svalbard består av to-tre store, og flere mindre virksomheter. Eksempelvis sysselsetter LNS Spitsbergen AS rundt 70 årsverks fordelt på bygg, anlegg og logistikk. Mer enn halvparten av LNS' ansatte er fastboende med familie i Longyearbyen.

Svalbard har de fleste faggrupper representert innenfor bygg- og anleggsnæringen. Næringsaktiviteten i denne sektoren innebærer både løpende driftsavtaler med private og offentlige oppdragsgivere, i tillegg til tidsavgrensede byggeoppdrag som utføres på kontrakt.

Et kjennetegn ved næringen er at de utfører arbeid på oppdrag fra private og offentlige kunder som har behov for ny eller bedre infrastruktur, bygg eller liknende for å utføre sin virksomhet, handtere volum- eller standardheving. I mange tilfeller innebærer dette at vekst i bygge- og anleggssektoren er avledet fra vekst i andre sektorer, dette fordi næringen ikke primært utfører arbeid der de selv er oppdragsgiver.



Figur 8: «Dette er Svalbard 2016», SSB

Geologisk kart: Mineralressurser, aktiviteter og forekomster

Kullforekomstene på Svalbard finnes i hovedsak i tertiær (Barentsburg, Grumant, Longyearbyen, Lunckefjell, Ny-Ålesund og Svea), i karbon (Pyramiden), samt mindre mengder i kritt (Advent City). De tykkeste kull-lagene med størst utstrekning og best kvalitet stammer fra tertiære sandsteiner.

Kilde: Norsk Polarinstitutt.

Mer om Svalbards geologi: <http://www.npolar.no/no/tema/geologi/arktisk/>

Mulighetsområdene

Det er en gryende aktivitet for mineralleting på Øst-Grønland og næringsaktører på Svalbard er allerede involvert i arbeidet. I følge dansk ressurskartlegging (se kart under fra EU), antas ressurspotensialet å være stort. For aktiviteter lengst nord og øst, er Longyearbyen havn og Longyearbyen Lufthavn nærmest for forsyninger og logistikkoperasjoner. Transport av utstyr og mannskap i tidligfasene har allerede vært håndtert fra Longyearbyen, og potensialet i fremtiden knyttes til driftsfase og utskipping i tillegg til tilsvarende operasjoner som i dag håndteres fra Svalbard.

Svalbard har etablerte næringsaktører med kompetanse på gruvedrift og bergverk, utskipping og andre støttefunksjoner – og har strategisk god beliggenhet for å kunne delta i alle faser:

- Prospektering/utforsking,
- Utbygging, utvinning/drift,
- Leveranser og utskipping.



Figur 9: Geologiske undersøkelser, ressurspotensial. Kilde: EU

Bygg- og anleggssektorens vekstpotensial knyttes til økt salg av kompetanse og tjenester som følge av vekst i sektorer som reiseliv, FoU, støttefunksjoner til industri og maritim sektor, skipstrafikk, osv. Veksten kan innebære aktivitetsøkning særlig i utbyggings- og anleggsfaser, men også drifts- og vedlikeholdsoppdrag i tillegg til andre støttefunksjoner.

Bygg- og anleggsnæringen på Svalbard har høy kompetanse på driftsplanlegging og operasjoner under svært strenge miljøkrav. Arbeidsoppgavene sorterer ofte under betegnelsen «arktisk teknologi». Logistikken kan kompliseres på grunn av klima (is, regularitet, sikkerhet, osv.), lange avstander og kapasitetsskranker på infrastruktur. Arbeid i arktisk klima krever særlig god planlegging da det er begrensninger på kommunikasjon/transport, maskiner og utstyr.

For etablerte næringsaktører på Svalbard, vil erfaring være et fortrinn i posisjonering for leveranser av kompetanse og tjenesteleveranser samt støttefunksjoner til industriprosjekter som planlegges igangsatt på Øst-Grønland.

Mineralutvinning på havbunnen (seabed mining) kan få betydning for Svalbard. Dette er et mulighetsområde som både har et stykke igjen før all teknologi og støttefunksjoner er på plass - i tillegg må formalia rundt lete- og utvinningstillatelser avklares. Det arbeides med norske næringsaktører og FoU-miljø om bruk av offshore-teknologi på utvinning og drift. Det er gjort funn av hydrotermal aktivitet - såkalte «black smokers» - langs Atlanterhavsryggen, nord for Jan Mayen og opp mot Svalbard. Det forskes på både omfanget av ressursene og muligheter for utvinning.



Figur 10: Black smokers. Illustrasjon fra NTNU

Flere NTNU-ledede prosjekter skal utforske havdypet med ny teknologi. Et av disse er kompetanseprosjektet «MarMine» som i 2016 skal gjennomføre første forskningstokt for å utforske havbunnen ved Jan Mayen. En rekke norske selskaper er med i samarbeidet – både oljeselskaper, mineralselskaper og spesialister på ulike subsea-operasjoner. Hensikten med prosjektet er å finne minst ett lovende felt for mineralutvinning på havbunnen, samt å bestemme egnet teknologi for opphenting og prosessering av mineralene. I tillegg vil miljøforhold ved mineralutvinning bli studert i prosjektet. NTNU har gjennomført en forstudie som er finansiert av Statoil, hvor det er estimert mineralverdier for mer enn 1000 milliarder kroner i norsk sone på havbunnen sør for Svalbard. Mineralene blåses ut fra jordas indre via såkalte «black smokers» som er små vulkaner på havbunnen. Mineralene er ofte sulfider i form av gull, sølv, kobber, sink og andre.

Målsettinger og strategier

Gruvedrift og industri

Målsettinger: Bergverk og mineralindustri

- Bærekraftig kulldrift i en overgangsfase
- Være ledende på arktisk industriell kompetanse
- Etablere drift på andre mineraler, herunder «seabed mining»

Strategier: Bergverk og mineralindustri

- Produsere energibæreren til kraftverket i Longyearbyen samt råstoff til spesialstål
- FoU på nye produkter og anvendelsesområder
- Utnytte arktisk industriell kompetanse på nye områder, geografiske og faglig
- Arbeide for økt geologisk kartlegging, også på sokkelen
- Skape forutsigbare rammebetingelser slik at leting og funn av drivverdige ressurser kan åpne for industriell virksomhet

Målsettinger: Bygg og anlegg, industrielt næringsmiljø

- Næringslivet i Longyearbyen deltar i annen industriell aktivitet i Arktis/andre polare områder

Strategier: Bygg og anlegg, industrielt næringsmiljø

- Markedsføre og selge av kompetanse og støttefunksjoner for næringsprosjekter også i øvrige polare områder

7.2 Transport, logistikk og infrastruktur

Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå viser følgende for 2015:

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000-kroner)	%-vis endring i omsetning 2012-2015
Transport og lagring	24	86,1	67 055	202 290	-24,9%

Sysselsettingen i denne sektoren er blant annet ansatte i flyselskapene Airlift og Lufttransport, Avinor, transportører (buss og taxi), Bring og Posten, o.a. Sammenliknet med 2012 er antall bedrifter økt med 7, antall årsverk redusert med 16, omsetning og lønnskostnader redusert. Det er kjent at Lufttransport har nedbemannet på grunn av betydelig redusert omfang på flyvninger mellom Longyearbyen og Svea.

For samfunnet er samferdsel- og transportinfrastruktur en nødvendig betingelse for alle virksomhetsområder. Dette er et område hvor det offentlige som oftest gjør de nødvendige tunge grunnlagsinvesteringer, bygger ut og eier anlegg:

- Lufthavn
- Havn og terminaler
- Veg og grunnlagsinvesteringer som VVA, el-forsyning, nett og kommunikasjon
- Industri- og næringsareal, transport- og lagringsområder

Transport- og logistikknæringen leverer viktige støttefunksjoner til all samfunnsdrift og næringsvirksomhet. Aktivitetsøkninger innenfor eksisterende næringsområder og etablering av nye, vil direkte påvirke etterspørselen etter transport- og logistikknæringen på Svalbard.

7.2.1 Transportnæringer og aktører

Det vises til kapittel 5 for gjennomgang av samferdselsinfrastruktur og rammebetingelser for transportnæringer.

Status og utviklingstrekk

Transportnæringer og aktører transporterer på vegne av andre. Det er etterspørsel etter varer og tjenester som genererer transport, sjelden eller aldri omvendt. For å eksemplifisere hvordan etterspørsel fra samfunns- og næringsliv avgjør hvilken aktivitet det er i transportnæringer, er flytilbudet brukt som case:

Fly er i realiteten eneste reisemåte til og fra Svalbard for privat- og yrkestrafikk.

Gruvevirksomheten med direkte og avledet sysselsetting representerte på mange måter basisen i trafikkgrunnlaget for flyselskapene. Da Store Norske iverksatte nedskaleringen av gruvedriften i 2015 innebar dette bortfall av reisevirksomheten til pendlere. Pendlere genererte mellom 2-3 reiser per måned, avhengig av om de gikk i 7/7-turnus eller 14/14 turnus. I tillegg førte reisevirksomhet hos underleverandører til 140-210 reiser til fastlandet per måned⁹, gitt at

⁹ Beregninger gjort av Multiconsult i et annet oppdrag. Datagrunnlaget er offisiell statistikk fra SSB, multiplikatoreffekt for avledet virksomhet beregnet av NIBR samt estimert pendlerandel basert på intervju med selskap og næringsaktører

pendlerandelen er tilnærmelsesvis den samme som hos ansatte i Store Norske. Til sammen utgjorde pendlervirksomheten mellom 460-690 personreiser til fastlandet per måned¹⁰.

Statistikk fra SSB viser at passasjertallene fra Longyearbyen til Tromsø og Oslo var på rundt 3.000 passasjerer i måneden i januar, februar, november og desember 2014. Dette er måneder med relativt liten reiselivstrafikk. Pendlertrafikken utgjorde da mellom 15-23%.

Flyselskap vil iverksette endringer i flytilbudet ved bortfall av en så stor etterspørsel, og justering av tilbudssiden gjøres på pris og/eller frekvens. Pendler- og yrkestrafikken er en basis, et fundament som er stabilt gjennom året, noe som ikke i samme grad er tilfellet for reiselivstrafikken.

Et mottiltak til etterspørselsfall på passasjertransport, kan være flyfrakt av gods. Frakt og post til Svalbard går delvis med rutefly og kan bidra til lønnsomme flyvninger selv om kabinfaktoren er lav. Statistikk fra SSB viser en relativt stabil situasjon hva gjelder dedikerte fraktflyvninger der volum er økende og frekvens fallende frem mot 2014. Det kan likevel ikke utelukkes at bortfall av direkte og avledet etterspørsel fra Store Norske kan gi redusert etterspørsel etter flyfrakt, både på volum og frekvens.

Ved Longyearbyen havn er flere aktører lokalisert med bygningsmasse og tjenester rettet mot godshåndtering, lagring, shipping og logistikk. Der er lagerhaller for varm-, kjøl- og fryselagring. Aktiviteten over havna og i transport-/logistikkbransjen er dimensjonert etter etterspørselen fra eksisterende næringsliv. I tillegg har det lenge vært levert skreddersydde logistikkløsninger for ekspedisjoner i Arktis, herunder Nordpolen. På flere aktivitetsområder er det endringer man vet kommer - eksempelvis innen FoU hvor aktiviteten generelt øker, flere nasjoner er aktive i farvannene rundt Svalbard, nytt norsk forskningsskip er bestilt, osv.

Mulighetsområder innen transport og logistikk

Transportnæringer leverer til stedbunden aktivitet eller til transitt. Noen har et transportbehov, og det er ikke næringen selv som skaper dette. For transport- og logistikknæringer er det viktig å følge utviklingstrekk og trender for å se hva som kan komme, vurdere sjansene og dimensjonere transporttilbud deretter. Slike analyser kan danne grunnlag for infrastruktur og etableringer. Videre kan aktørene gjøre grep i egen næringskjede gjennom vertikal integrasjon, eie og/eller «kontrollere» flere ledd. Mange operasjoner gjøres på nett, og den virksomheten er såkalt ikke-stedbunden. Får man dette til, kan det gi økt sysselsetting og verdiskaping lokalt.

Et område som kan innebære økt fremtidig aktivitet, er skipstrafikk gjennom Nordøstpassasjen. Slik dagens seilingsled går gjennom Nordøstpassasjen, er det mange smale og svært grunne områder som hindrer ferdse med store skip (dyptgående 10-15 meter enkelte steder). Ferdse krever tillatelse fra russiske myndigheter og i tillegg definerte støttefunksjoner. Fortsetter issmeltingen kan rederier se fordeler med å seile lengre mot nord og åpne for skipstrafikk øst for Svalbard. I et langsiktig perspektiv kan også seilingsruter vest for Svalbard bli aktuelle.

Det er et politisk spørsmål om det åpnes for leting og utvinning i nye områder, og at man på den måten åpner for at petroleumsaktiviteten beveger seg videre nordover. Dette er virksomhetsområder hvor transportinfrastruktur og kommunikasjon er kritiske støttefunksjoner.

Før aktivitets- og trafikkøkninger kan skje må egnet infrastruktur etableres. For skipstrafikk gjelder dette både maritimt med seilingsleder og god dybde, samt havn, kai og tilpasset sjørettet

¹⁰ Det er lagt til grunn en pendlerandel på 70 % blant ansatte i Svea og 60 % i selskapet totalt.

næringsareal. Tilsvarende betingelser gjelder for næringsvirksomhet som er avhengig av tele-/datakommunikasjon; Infrastrukturen må være på plass først.

Målsettinger og strategier

Transport, logistikk og infrastruktur

Målsettinger

- Økt aktivitet og knutepunktsfunksjon på logistikk for hele Arktis – «The Arctic Hub»
- Robust og fremtidsrettet kapasitet på transport- og kommunikasjonsinfrastruktur

Strategier

- Tilrettelegge for økt tjenestetilbud både for etablerte brukere, for nye aktører og kunder
- Sikring av arealer på kort og lang sikt
- Havneutbygging (i tråd med Strategisk havneplan)

7.2.2 Maritim sektor

Svalbards geografiske plassering gir Norge en meget sentral posisjon i Nordområdene og Arktis. Dette er understreket både i Regjeringens Nordområdemelding og i Nasjonal Transportplan (Meld.St. 33, 2018-29). Bevilgningen til havnetiltak og farledsprosjekt i Longyearbyen er 300 millioner kroner.

Strategisk havneplan for Longyearbyen ble vedtatt i Longyearbyen lokalstyre 11.02.2014. Planen er tredelt og inneholder en overordnet og langsiktig del for 40+ år frem i tiden, en strategisk del og en handlingsplan (henholdsvis 12- og 4-årsperspektiver). Planprosessen inkluderte brukere, interessenter, grunn-/anleggseiere og myndigheter.

Status og utviklingstrekk

Kapasiteten på dagens havnebygg er fullt utnyttet og tilleggsarealer i en rigg er tatt i bruk. Det har vært gjennomført et skisseprosjekt for nytt havnebygg og terminalbygg, men dette arbeidet er stilt i bero. Kystverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført en konseptvalgutredning for ny havneinfrastruktur i Longyearbyen, og utkastet forelå 1. november 2016.

Innføringen av losplikt har medført at Kystverket har inngått avtale med Longyearbyen havn om utleie av leiligheter til loser, kontorarealer, bil og tilbringertjeneste (båt). Lostjenesten på Svalbard drives av loser fra fastlandet som blir sendt til Svalbard ved behov.

Havnekapasiteten i Longyearbyen er utfordret. På kort sikt innebærer det tilstrekkelig antall kaimeter slik at fartøy får løst sine oppgaver. Dette må avhjelpes med nybygg av kaier.

Longyearbyen havn har hatt en vekst i 2016 på rundt 21 % i bruttotonnasje og 20% på antall skipsanløp. Det betyr at det har anløpt større skip og flere skip. I tillegg er passasjerveksten på cruise økt fra rundt 64.000 passasjerer i 2015 til rundt 72.000 i 2016. Dette er større vekst enn gjennomsnittlig passasjervekst i norske cruisehavner.

Mulighetsområder for maritim sektor

Under behandlingen av forrige Svalbardmelding framhevet Stortinget de sterke nasjonale interessene og folkerettslige forpliktelser som er knyttet til Svalbard. Stortinget mente at dette tilsier et sterkt statlig engasjement, herunder opprustning og utbygging av tung infrastruktur som havnefasiliteter (Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023, 2013).

Et prinsipielt spørsmål som har vært reist i næringsplanarbeidet, er hvorvidt det er nødvendig av Norge å legge samfunnsøkonomisk lønnsomhet til grunn i arbeidet med havneutvidelse i Longyearbyen. En sikker havn og en stor nok havn, er strategisk viktig infrastruktur for Norge. Dette vil naturlig nok ha en kostnad, og gevinsten eller samfunnsnyttien kan ha strategiske dimensjoner og verdier som er viktigere for Norge enn de økonomiske.

Kystverkets konseptvalgutredning har vurdert ulike konsepter for ny havnestruktur. Arbeidet bygger på en omfattende behovskartlegging og vurderer ulike utbyggingsalternativ. Fem overordnede konseptuelle løsninger ble vurdert med til sammen ti utbyggingsalternativer.

Konklusjonen viser at en utvidelse av kapasiteten i Longyearbyen havn er forsvarlig ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering. Anbefalingen er basert på prognoser som viser at både reiseliv, forsknings- og undervisningsaktiviteter vil utvikle seg i positiv retning. Et annet klart funn i utredningsarbeidet er at etablering av en fiskerihavn i Longyearbyen kan ha svært positiv samfunnsøkonomisk nytte. Å etablere en fiskerihavn vil i liten grad påvirke nytten av øvrig infrastruktur, og en kan dermed vurdere slike løsninger uavhengig av øvrige kailøsninger.

Longyearbyen lokalstyre, Longyearbyen havn, reiselivsnæringen på Svalbard og andre interessenter har vært aktive gjennom hele utredningsarbeidet bidratt med informasjon om brukernes behov. Det er utført geotekniske grunnundersøkelser, samt gjort grundig vurdering av teknisk tilstand for eksisterende kaier.

Mer enn halvparten av skipstrafikken i Arktis foregår i dag i norsk farvann. Forventningene til økt maritim aktivitet gjelder mange næringsområder og de fleste kategorier: Fiske og fangst, forskning og undervisning, skip i transitt (Nordøstpassasjen og økt skipstrafikk fra Russland og ned mot Europa), bergverk og industri, SAR, reiselivs- og cruisetrafikk og ressurskontroll. Det vises her til:

- «Økt skipsfart i Polhavet. Muligheter og utfordringer for Norge», Utenriksdepartementet, 15. april 2013 Faggruppens vurdering av norske interesser – oppfølging av Nordområdemeldingen Meld.St.7 (2011-2012).
- «Nordområdestrategi. Ansvarlig aktør, aktiv deltaker», Norges Rederiforbund, 2012

En trend over tid innen shipping er økende størrelse på skip. Dette er naturlig nok økonomisk motivert av skalafordelen ved at fraktkostnaden per enhet søkes minimert. Det er grunt farvann i Nordøstpassasjen, uegnet for større containerskip med stort dyptgående.

I en rapport fra The Arctic Institute fremkommer det at Europas betydning som handelspartner for Kina vil reduseres de nærmeste tiårene, til fordel for deler av verden hvor befolkningsveksten er stor. I dag utgjør handelsvarer mellom Nord-Europa og Kina under 3 % av Kinas volum, og det er gjort store kinesiske investeringer i havner langs transportkorridoren gjennom Suezkanalen (ref. Chinas's Ocean Shipping Company, Cosco). Bortsett fra på noen nisjer vil kanskje ikke Nordøstpassasjen kunne konkurrere med de store skippingrutene. Til det er klimaet/havområdene for utfordrende og sesongen for kort.

Det vises til forrige kapittel om Svalbard-baserte næringsaktørers deltakelse i arbeidet med mineralleting på Øst-Grønland. Mulighetene for transport- og logistikknæringene i Longyearbyen

knyttes til scenarier for aktivitetsøkning på mellomlang - og lang sikt. Blant disse er forventninger til økning i reiselivstrafikken, støttefunksjoner for bergverks- og mineralindustrien, økt FoU- og undervisningsaktivitet, støttefunksjoner for olje- og gassnæringen, mv. Dette innebærer:

- Behov for arealavsetninger og investeringer i transportinfrastruktur som sikrer næringsutvikling og vekst på støttefunksjoner til reiselivsnæringen, olje- og gass, FoU og undervisning, gruve- og mineraldrift, ressurskontroll, søk- og redningstjeneste, andre.
- Forsterke teknisk infrastruktur som kompetansefortrinn, eks. tele-/datanett og satellittkommunikasjon
- Svalbard har egnet infrastruktur og erfaring med logistikk i Arktis. Forsterke kompetansefortrinn.
- Økt maritim aktivitet i Nordområdene og Svalbard, herunder sesongbetont destinasjonstrafikk
- Strategisk havneplan for Longyearbyen beskriver funksjonsdeling og planer for havneutbygging med arealavsetninger for bakarealer og sjørettet næringsområde.

Visjon og strategier
Maritim sektor
Visjon:
• Longyearbyen Havn skal være det foretrukne knutepunkt for all aktivitet med et maritimt logistikkbehov i Høy-Arktis
Strategier
• Longyearbyen havn skal legge til rette for tilstrekkelig kapasitet og fasiliteter for både SAR-kapasitet, grense- og ressurskontroll, og arktiske øvingsarenaer. • Longyearbyen havn skal legge til rette for støttefunksjoner som gjør Norge ledende innen forskning og undervisning i Arktis. • Longyearbyen havn skal være den foretrukne havna for arktiske passasjercruise med godt utbygde fasiliteter også for snuhavnoperasjoner. • Longyearbyen havn skal tilrettelegge for et fiskerihavneavsnitt for å håndtere liggetid, mannskapsbytter, service og omlastinger. • Longyearbyen havn skal legge til rette for bergverks- og mineralnæringen, herunder bidra til synergi mellom det industrielle/mekaniske og skipstekniske næringsmiljøet • Longyearbyen havn legger til rette for utvikling av industrikai og relatert til næringslivets behov. • Longyearbyen havn skal forberede for støttefunksjoner med tilhørende havne- og kaifasiliteter for andre næringer i Arktis.

7.3 Handel og forretningsmessig tjenesteyting

Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå viser følgende for 2015:

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000-kroner)	%-vis endring i omsetning 2012-2015
Varehandel og rep. av motorvogner	25	120,9	61 741	443 565	17,7%
Omsetning og drift av fast eiendom	33	5,2	3 917	92 684	32,3%
Informasjon og kommunikasjon	15	55,2	41 565	312 391	-11,3%
Forretningsmessig tjenesteyting	51	105,2	49 345	190 992	-19,4%
Annen tjenesteyting	10	11,5	5 764	7 605	25,5%

7.3.1 Varehandel og servicenæringer

Næringsgruppen sysselsetter de fleste innenfor varehandelen, men også en del underleverandører til reiselivsnæringen, eksempelvis snøscooterutleie. Næringsgruppen «Informasjon og kommunikasjon» inkluderer store selskaper som Kongsberg Satellite Services og Telenor.

Sammenliknet med 2015 har antall bedrifter innen varehandel vært stabilt mens antall sysselsatte har økt med rundt 15 årsverk og omsetningsveksten har vært stor. Innen forretningsmessig tjenesteyting er antall bedrifter nesten fordoblet, men sysselsettingen er nesten uendret, omsetningen er redusert og lønnskostnadene svakt stigende. Antall bedrifter som omsetter og driver eiendom har økt, men dette er ikke en næringsgruppe med stor sysselsetting.

Sysselsettingsstatistikken viser at det innenfor varehandel er en overvekt av kvinner i heltidsstillinger, og at det for begge kjønn er mange deltidsstillinger og sesongengasjement. Forretningsmessig tjenesteyting inkluderer en del reiselivsselskaper i tillegg til rådgivere innen ulike disipliner, reisebyrå, regnskap, o.a. Det er en overvekt av kvinner også i denne næringsgruppen. Reiselivsnæringen er omtalt i eget kapittel.

I gruppen «Annen tjenesteyting» inngår blant andre Svalbard kirke og foreninger. Eiendom som næringsgruppe er ikke viet oppmerksomhet da sysselsettingen er liten og forvaltning/drift av eiendom er støttefunksjoner til alle typer virksomheter.

Det er avgiftsfritak på Svalbard, og forskjellen til prisnivået på fastlandet er merverdiavgiften på 25 %. Dette gjør at omsetningen er høy på kostbare sports- og fritidsklær på Svalbard. Den forholdsvis store handels- og servicenæringen på Svalbard er viktig både for bofaste og tilreisende, og det kan ligge et vekstpotensial i bredere tilbud av handelsvarer.

I gruppen «Annen tjenesteyting» inngår blant andre Svalbard kirke og foreninger. Eiendom som næringsgruppe er ikke viet oppmerksomhet da sysselsettingen er liten og forvaltning/drift av eiendom er støttefunksjoner til alle typer virksomheter.

Det pågår en diskusjon i Longyearbyen om konkurransesituasjonen i dagligvaremarkedet på grunn av Nordpolets plassering i Svalbardbutikken. Dagens plassering hevdes å gjøre det mindre interessant for andre aktører å etablere forretning i Longyearbyen.

7.3.2 Informasjon og kommunikasjon (bakke-romteknologi og telekommunikasjon)

Kunnskap om polarområdene er viktige for å forstå hva som skjer når klimaet endrer seg globalt. Jordobservasjonssatellitten CryoSat er viktig i dette arbeidet og måler tykkelsen av is til havs og på land i polområdene. Dataene kombineres med kunnskap om is-utbredelse, noe som bl.a. Norsk Polarinstitutt bruker i sin klimaforskning.

Det norske prosjektet CryoClim er finansiert av European Space Agency og utvikler tjenester for overvåking av kryosfæren (havis, snødekke og breer) i Norge og på Svalbard og skal kombinere data fra optiske, meteorologiske og radarsatellitter.

Kongsberg Satellite Services AS (KSAT) er et av verdens ledende selskaper innen nedlesing og prosessering av data fra jordobservasjonssatellitter i polar bane. KSAT har blant annet bakkestasjoner på Svalbard, i Tromsø og i Antarktis.

Svalbard Satellite Station (SvalSat) ble etablert i 1996 og er i dag verdens største kommersielle bakkestasjon med mer enn 31 state-of-the-art antennesystemer. Siden 2014 har sysselsettingen ved KSAT's avdeling på Svalbard økt og det er bygget 4 nye antenner. Selskapet har store kontrakter som går opp til 20 år frem i tid og ser muligheter for ytterligere vekst på grunn av sin strategisk gode beliggenhet.

For navigasjon i nordlige farvann trengs detaljer i isbildene som leveres av www.met.no. En rekke forskjellige satellitter brukes for å lage detaljerte iskart rundt Svalbard, blant annet anvendes radarsatellitter som ser gjennom tett skydekke og om natten.

KSAT har nøkkelroller i flere viktige kommende satellittprogrammer. Et viktig satellittprogram med satellitter i polare baner som er verd å nevne i denne sammenhengen, er EUs jordobservasjonsprogram Copernicus. Dette programmet består av om lag 30 satellitter som skal betjene Europa med jordobservasjonsdata i mer enn 20 år. KSAT med SvalSat er en av flere viktige stasjoner som skal lese ned data fra de satellittene som skal gå i polare baner.

Den første ble skutt opp våren 2014 og har blant annet et radarinstrument ombord som vil gi grunnlag for værdata dag og natt. Satellittendekker Europa, Canada og hovedskipsleiene hver 1-3 dag, uavhengig av værforhold. Radardataene skal være tilgjengelig for brukerne innen en time etter at de er tatt, noe som er en stor forbedring fra tidligere. Jordobservasjonsprogrammet vil også monitorere sjøis i Arktis, og slik gi underlag til iskart, overvåke marine miljø (olje- og skipsdeteksjon for maritim sikkerhet). I tillegg vil man ha overvåking av bevegelser på landoverflaten, kartlegging av skog, vann og jord. I tillegg kommer kartlegging for å støtte humanitær bistand og krisesituasjoner.

Muligheter

Mulighetsområdene knyttes primært til Svalbards gunstige geografiske plassering i forhold til å betjene satellitter i polare baner. Det er en økende interesse for jordobservasjonssatellitter. I perioden 1999-2009 ble det skutt opp ca. 150 slike satellitter, og de kommende 10 årene er det planlagt ca. 230 nye. KSAT/SvalSat bygger normalt 1-2 nye antenner pr år pga. av økt aktivitet og etterspørsel etter kostnadseffektive tjenester.

I tillegg til kjernevirksomheten er KSAT/SvalSat bevisst sin posisjon i, og betydning for Longyearbyen-samfunnet. Selskapet sysselsetter høy kompetanse og rekruttering gjøres bl.a. med henblikk på ansattes trivsel for å sikre kontinuitet og redusere turn-over. Holdningen til kunnskapsdeling er positiv for å bidra til vekst i Longyearbyen, og selskapet kan bidra i et faglig næringsmiljø knyttet til informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Videre opplever selskapet en etterspørsel bl.a. fra

reiselivsnæringen og har også av den grunn startet arbeidet med å bygge opp et kombinert viten-, visnings- og informasjonssenter.

Ved å studere data fra den norske satellitten AISSat-1 kan man se hvordan aktiviteten til havs har økt i nordområdene. Denne økte aktiviteten gir et voksende behov for bredbåndsdekning. Satellitter i bane over ekvator dekker ikke Arktis på grunn av jordens krumming. Det er dårlig dekning nord for 72°N, og ingen dekning nord for 78-79°.

Nordområdene dekkes i dag av satellitt taletelefon, radio og værmelding, skipsradio og nødanrop, smalband 0,1 Mbps. Det som mangler er blant annet bredband og militær datakapasitet. I tillegg er kapasiteten for lav til å sende kart, foto, film, seismikkdata, miljødata og værdata.

I Regjeringens nordområdestrategi fremheves blant annet deltakelse i EUs satellittnavigasjonsprogrammer Galileo og EGNOS som bidrar til presis navigasjon i Nordområdene. Dette har stor betydning blant annet for sjøsikkerheten. Stortinget ga våren 2014 sin tilslutning til norsk deltakelse for perioden 2014–2020. Formell innlemmelse av programmene i EØS-avtalen ble gjort høsten 2014.

Målsetter og strategier

Handel og forretningsmessig tjenesteyting

Informasjon og kommunikasjon (bakke-romteknologi og telekommunikasjon)

Handel og forretningsmessig tjenesteyting

Målsettinger

- Økt omsetning og verdiskaping
- Bredere og mer attraktive handelstilbud
- Flere og større bedrifter innen forretningsmessig tjenesteyting
- Økt samarbeid mellom næringsaktørene

Strategier

- Bedre utnyttelse av fortrinn (eks. avgiftsfritak)
- Utnytte handelspotensialet fra tilreisende og bofaste

Informasjon og kommunikasjon (bakke-romteknologi og telekommunikasjon)

Målsetting

- Økt aktivitet og sysselsetting

Strategier

- Vekst i eksisterende bedrifter
- Nyetableringer
- Etablering av flere IKT-bedrifter (ikke-stedbundne virksomheter)
- Deltakelse i pågående og nye satellitt og monitoreringsprogrammer
- Økt lokal bearbeiding av data

7.4 Reiselivsnæringen og kulturnæringer

Syssetlingsregistreringer og næringsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå viser følgende for 2015:

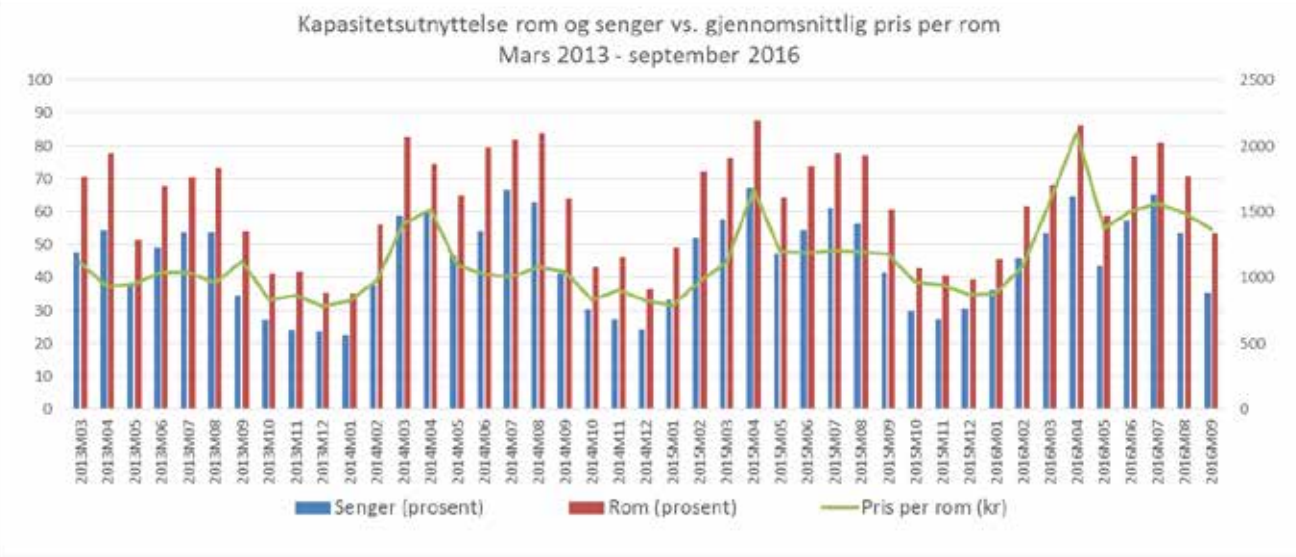
Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000-kroner)	%-vis endring i omsetning 2012-2015
Overnatting og servering	18	268,6	118 395	334 095	44,8%
Kultur, underholdning og fritid	24	95,6	39 038	109 271	107,1%

Reiselivsnæringen har planlagt aktivitetsvekst. Fra 2012 har syssetlingsveksten i reiselivsnæringen vært på 84 årsverk og i kulturnæringene på drøyt 50. Registreringene hos SSB viser at den forholdsmessige, dvs. prosentvise, økningen i antall syssette og i omsetning, er relativt lik. Næringsøkonomisk er dette interessant fordi dette indikerer at næringen ikke oppnår skalafordeler. Det kan bety at det ikke er høyere kapasitetsutnyttelse som fører til omsetningsvekst, eller at forholdet mellom antall årsverk og omsetning per årsverk er relativt stabilt, eller at økningen i antall bedrifter (5 stk.) har redusert produktivitet og/eller omsetning hos de som allerede var etablert.

Syssettingen på hotellene svinger med sesonger, og også på Svalbard er det stor innpendling av arbeidskraft fra utlandet (Sverige bl.a.). Syssetlingsstatistikken viser en jevn fordeling av menn og kvinner i overnattings- og serveringsbransjen, med stor andel deltidsstillinger og sesongengasjement. For kulturnæringene er det overvekt av kvinnelig syssette.

Visit Svalbard AS er i dag det eneste reisemålsselskapet som mottar årlig støtte direkte fra Nærings- og fiskeridepartementet. Dette er fordi Svalbard har særegne sikkerhets- og miljøutfordringer, og fordi reiselivsnæringen har en sentral posisjon i svalbardsamfunnet og er viktig for bosettingen. Høsten 2012 startet Visit Svalbard AS et masterplanarbeid for å skape vekst i reiselivsnæringen på Svalbard. Masterplanen ble vedtatt 2015.

Reiselivsnæringen består av bedrifter som både har et lokalmarked, og et «eksportmarked», dvs. salg til tilreisende. I 2015 er det registrert 7 overnattingsbedrifter. Disse har totalt 832 senger fordelt på 377 rom. I 2013 ble det igjen konkurranse på flytransport da Norwegian gjenopptok flygninger tur/retur Svalbard. For reiselivsnæringen er konkurranse generelt positivt da kapasiteten øker og prisnivået reduseres. Utviklingen de siste årene målt etter beleggprosent (kapasitetsutnyttelse) og gjennomsnittlig rompris er illustrert i tabell under:



Figur 11: SSB, kapasitetsutnyttelse og pris, overnattingsstatistikk siste 4 årene

Forskjellene mellom kapasitetsutnyttelse i antall rom og senger er forskjellen mellom solgte enkelt- og dobbeltrom. Det er forskjeller mellom ferie- og fritidsreisende, som ofte er par, og forretnings- og tjenestereiser som i større grad bestiller enkeltrom. Den grafiske sammenstillingen viser tydelig prisvekst vinterstid og kanskje også virkning av sesongforlengelse, dvs. at belegget og prisene øker. I sommerhalvåret er belegget høyt og det ser ut til at overnattingsbedriftene tar ut høyere pris. Når man vet at kapasiteten ikke har økt i perioden, er dette positivt.

Turisme og cruiseaktivitet i Arktis er underlagt et omfattende internasjonalt og nasjonalt regelverk som har til formål å beskytte miljøet og ivareta sikkerhet. Visit Svalbards¹¹ visjon sier:

«Svalbard skal fremstå som det ledende høyarktiske reisemålet i det internasjonale turistmarkedet».

Grunnleggende ambisjoner bak denne visjonen er:

- Kvalitet og sikkerhet i alle ledd/på alle nivåer
- Kunnskap om de særegne forholdene
- Styrte og tilrettelagte natur- og kulturopplevelser
- Produkter som skaper lønnsomhet og lokale, helårige arbeidsplasser
- Et sterkt og forpliktende samarbeid i næringen og mellom næringen og det offentlige
- Kompetansebygging gjennom Svalbardguide- opplæringen og eventuelt å tilby kurs i samarbeid med Innovasjon Norge.
- Masterplan «Destinasjon Svalbard 2025» og merket «Bærekraftig reisemål» skal bidra til at man hele tiden jobber for en mer bærekraftig utvikling.

Stortinget utpekte turisme og reiseliv som et satsningsområde på Svalbard på 1990-tallet. Også utkast til ny Stortingsmelding slår fast at reiselivsnæringen skal være en grunnpilar for videre samfunnsutvikling på Svalbard.

Visit Svalbard er det eneste reisemålsselskapet som mottar årlig støtte direkte fra NFD. Dette begrunnes med særskilte sikkerhets- og miljøutfordringer, reiselivsnæringens sentrale posisjon i Longyearbyen-samfunnet og ønsket om å opprettholde en velbalansert, fast norsk bosetning på

¹¹ Tidligere Svalbard Reiseliv

Svalbard. Næringsutviklingsmålet er kun ett av flere mål for støtten av reiselivsnæringen på Svalbard. Andre sentrale mål er å støtte opp om norsk tilstedeværelse og miljøforvaltning:

- Forvaltningsplan for verneområder. Sikkerhets- og miljøutfordringene på øygruppen
- Oppstart av arbeidet med å nominere deler av Svalbard til UNESCOs verdensarvliste
- Tiltak som fremmer Svalbards miljøprofil, eks. informasjonsarbeid om miljøtilpasset ferdsel, miljøsertifisering av reiselivsbedrifter, o.a.

I tiltaksdelen legges det til grunn en bærekraftig vekst innen reiselivet og at målsettingene og fokusområdene videreføres.

Ingen steder så langt nord i verden er det et så velfungerende samfunn med høy standard og kapasitet på infrastruktur, vare- og tjenestetilbud, helse- og andre viktige samfunnsfunksjoner. Naturen er spektakulær og reiselivsnæringen tilbyr et bredt spekter av tilrettelagte opplevelser og aktiviteter.

På den ene siden har Svalbard åpenbare avstandsulemper, på den andre siden er det beliggenheten på mellom 74° og 81° nord som er selve attraksjonen. Reiselivsnæringens utfordringer er gjestegrunnlag for helårig drift og sysselsetting. Til Svalbard kan verken hoteller eller reiselivsbedrifter satse på «drop-in» gjester.

Svingningene i kundetilfanget gjør det utfordrende for bedriftene å tilby helårige arbeidsplasser til fag- og ressurspersoner. Sesongvariasjonene gjør at behovet for antall sysselsatte varierer mellom høy- og lavsesong, men man ser en positiv trend mot utjevning. Det samme gjør etterspurt kompetanse, språkferdigheter og andre kvalifikasjoner. Samtidig som arbeidsgivere vil være restriktive med å tilby garantier på sysselsetting/stillingsprosent, vil arbeidstakere være interessert i både økonomi og forutsigbarhet/sikkerhet. Norsk arbeidsmiljølov regulerer muligheten for bruk av midlertidig ansatte, og arbeidstidsbestemmelser kan være begrensende for ansatte som ønsker å maksimere arbeidsinnsats i en tidsavgrenset periode.

Svingningene i ferie- og fritidstrafikken er større enn for øvrige segmenter og utgjør volumet i hotellovernattingene. Variasjoner vil direkte påvirke dagsturtrafikk og aktivitetsnivå hos opplevelses- og aktivitetsleverandører. Gjennomsnittlig lav kapasitetsutnyttelse i overnattingsbedriftene gjør at driftsgrunnlaget presses. Svingninger i etterspørselen etter arbeidskraft er utfordrende både for bedrifter som skal bygge kompetanse, kvalitet og arbeidsmiljø – og for ansatte som ønsker forutsigbarhet og utviklingsmulighet.

Svalbards naturverdier er fremhevet som kjernen i reiselivsproduktene, og det er derfor all grunn til å tro at reiselivsnæringen i hovedsak har samme interesse som vernemyndigheter både på kort og på lang sikt; Å bevare naturmiljøet. Kravene til aktivitets- og opplevelsesleverandører innebærer strengt sikkerhets- og miljøfokus på grunn av avstander, klima, miljø og isbjørn.

For næringsutvikling og vekst må miljøhensyn og forvaltning balanseres mot akseptable rammer for drift – dvs. **både økologisk og økonomisk bærekraft**. Dagens forvaltningspraksis er allerede restriktiv, noe reiselivsnæringa klarer å forholde seg til. Reiselivsnæringen på Svalbard holder et høyt nivå med sterk miljøprofil innenfor et strengt regelverk. En mulig oppstart av en prosess med sikte på å nominere deler av Svalbard til UNESCOs verdensarvliste mottas ikke ubetinget positivt. Dette både på grunn av ytterligere innskjerping, og fordi man da gir fra seg lokal og nasjonal styring.

Cruisetrafikk til/fra Longyearbyen havn er registrert på ulike kategorier skip. Trenden for oversjøiske cruiseskip har vært at det blir færre skip, men at de øker i størrelse og har flere passasjerer. De siste

årene har antall store cruiseskip vært på +/- 50 og de siste årene økt i antall og tonnasje. Antall cruisepassasjerer i 2016 var 41.500 personer. Dagsturer med sightseeing fra Longyearbyen utføres av to selskap. Antall turer har vært på rundt 250 i året de siste årene. Ekspedisjonscruise foregår med skip som tar fra 12 til 300 passasjerer. Det har vært mellom 8.000-10.000 passasjerer årlig de siste fem årene. Mange av passasjerene på ekspedisjonscruisene starter eller avslutter reisen i Longyearbyen. Snuhavnfunksjonen, dvs. at skipet bytter passasjerer og/eller mannskap, bidrar til høyere verdiskaping enn om Longyearbyen var en regulær anløpshavn.

I følge Visit Svalbard ble direkteomsetningen av cruisetrafikken i Longyearbyen beregnet til 31,2 mill. kroner i 2016, noe som er omregnet til anslagsvis 25 årsverk i handel, service og reiselivsbedrifter.

Mulighetsområder

Sentrale trender innenfor reiselivsnæringen, er at folk søker opplevelser fremfor destinasjoner. Globaliseringen gjør verden mindre, informasjonsmengden gjør folk selektive og driver frem innovasjon og produktutvikling.

Overordnede mål og ambisjoner i Masterplan for Svalbard 2015-2025 er at Svalbard skal utvikles til et mer lønnsomt og robust helårig reisemål med flere høyt betalingsvillige besøkende fra hele verden. Ambisjonen for utviklingen er å doble antall årsverk i reiselivet i Longyearbyen innen 2025, dvs. til rundt 600 årsverk. Av disse skal flest mulig årsverk være helårs arbeidsplasser knyttet til lokal bosetting og lokal verdiskaping, slik at utviklingen bidrar til et mer robust familiesamfunn. Veksten skal komme gjennom:

- Flere besøkende og lengre oppholdstid
- Bedre og mer kundetilpasset totalopplevelse i alle sesonger

All utvikling skal være bærekraftig, og både den reelle og oppfattede bærekraften skal konstant forbedres og måles gjennom sertifisering og løpende utviklingsmål for destinasjonen, samt gjennom kommunikasjon og tilbakemeldinger fra gjester og myndigheter.

Store Norske sin tilrettelegging i Gruve 3 som et gruvemuseum/vitensenter har et reiselivspotensial. Tiltaket passer konseptuelt inn i Masterplanen der Longyearbyen som opplevelsesarena står sentralt. Gruve 3 er et helårig, sentrumsnært og lett tilgjengelig reiselivstilbud som ikke er væravhengig.

En dimensjonerende faktor for kapasitet i reiselivsnæringen, er overnattingstilbudet. Det har over flere år vært flere utbyggingsplaner for betydelig økning i hotellkapasiteten. Næringen vil da utfordres på samarbeid og å styrke salgs- og markedsføringsarbeidet for at trafikken totalt sett øker, i tillegg til produktutviklingsarbeid som kan bidra til å jevne ut forskjellene mellom sesongene.

Det kan ligge et ytterligere potensial for økt aktivitet og verdiskaping av cruisetrafikken. Longyearbyen havn er Norges største snuhavn målt i antall operasjoner. Snuhavnoperasjon innebærer bytte av passasjerer og/eller mannskap, og avhengig av antallet personer som skal byttes, kan dette være krevende logistikkoperasjoner med samtidighetsutfordringer som av og til løses ved at snuhavnoperasjoner går over ett eller flere døgn. Da øker også verdiskapingspotensialet ved at det etterspørres hotell, servering, transport, opplevelser og aktiviteter.

I arbeidet med masterplan for reiselivsnæringen er det pekt på 10 innsatsområder. Blant disse er reisemålsutvikling og differensiering av produkter, konseptualisering, sesongutvidelser og videreutvikling av Longyearbyen som opplevelsesarena.

Det er avgiftsfritak på Svalbard, og forskjellen til prisnivået på fastlands-Norge, er merverdiavgiften på 25 %. Dette gjør omsetningen høy på eksempelvis (kostbare) sports- og fritidsklær på Svalbard. Den forholdsvis store handels- og servicenæringen på Svalbard er viktig både for bofaste og tilreisende, og det kan ligge et vekstpotensial i bredere tilbud av handelsvarer.

I omstillingsprosessen som fulgte av driftshvile i Svea har Store Norske arbeidet med utvikling av andre forretningskonsepter basert på selskapets aktiva. Selskapet Svea Svalbard AS er stiftet for å supplere eksisterende reiselivstilbud med utgangspunkt i Longyearbyen. Dette er delvis oppfølging av planer om innretting mot reiselivsnæringen som Store Norske har hatt lenge, men også oppfølging av Stortingsmeldingen. Reiselivsaktivitet i Svea vil redusere driftskostnader i perioden hvor det er driftshvile. Reiselivstilbudet innebærer snøscooterturer vinterstid og båttransport sommerhalvåret. Aktivitetstilbud i Svea og rundt Van Mijenfjorden kan være hundekjøring, toppturer på ski, besøk i gruver og isgrotter for å nevne noe.

Målsetter og strategier
Reiselivsnæringen og kulturnæringer
Målsettinger
- Økte besøkstall og verdiskaping i alle deler av reiselivsnæringen - Longyearbyen som snuhavndestinasjon også for større skip - Økt synergi mellom næringer (reiseliv-FoU-transport, o.a.) - Longyearbyen og Isfjordbassenget etablert som en attraktiv destinasjon for en miljøtilpasset cruisetrafikk
Strategier
- Samarbeid om oppfølging av tiltak i Masterplanen - Økt overnattingskapasitet - Nye aktivitets- og opplevelsestilbud, også lavterskel - Bedre lokal koordinering - Tilrettelegge for større verdiskapning av reiselivstrafikken - Selge hverandre - Videreføre cruisekoordinatorprosjektet

7.5 Offentlig sektor, samt faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting

Syssetlingsregistreringer og næringsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå viser følgende for 2015:

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000-kroner)	%-vis endring i omsetning 2012-2015
Offentlig adm. og forsvar	7	80,9	54 143	6 599	-33,6%
Helse- og sosialtjenester	10	66,3	47 726	12 544	3,8%
Undervisning	7	198,6			
Faglig, vitensk., og teknisk tjenesteyting	39	39,7	38 147	33 280	19,8%

Syssettingen i næringsgruppene over sorterer både til offentlig og privat sektor. Dette kommer delvis av at de tre kommunalforetakene i Longyearbyen lokalstyre inntil 01.01.2014 hadde aktivitet innenfor alle næringsgrupperingene.

Gruppen faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting inkluderer bedrifter som rådgivningsbedrifter, Meteorologisk institutt, Eiscat, UNIS CO2 lab og Norsk Polarinstitutt.

I tillegg til de kategoriene som er listet over, har vi i dette kapittelet omtalt søk- og redningstjeneste samt ressurskontroll. Det er Sysselmannen som har ansvaret for søk- og redningstjenesten på Svalbard, mens ressurskontroll i hovedsak ivaretas av Kystvakta (Forsvaret). Aktiviteten - rundt Svalbard er relativt stor og økende.

7.5.1 Offentlig administrasjon og helse

Sysselmannen på Svalbard har 32 ansatte i miljøvernavdeling, politiavdeling og flere andre fagområder i samme organisasjon. I sommerhalvåret blir bemanningen styrket med to ekstra sysselmannsbetjenter, seks feltinspektører og en fagperson i miljøvernavdelingen. I tillegg engasjeres håndverkskyndig personell for å vedlikeholde kulturminner.

Den lokale offentlige virksomheten i Longyearbyen er organisert gjennom Longyearbyen lokalstyre som med noen unntak fungerer som en kommune på fastlandet.

Etter den tragiske skredulykken i 2015 er det utarbeidet en skredrapport som vurderer skredfare i Longyearbyen. Denne indikerer relativt lav skredfare i eksisterende bebyggelse, men i noen områder bør det iverksettes skredsikring eller andre tiltak som sikrer liv og verdier.

Longyearbyen lokalstyre eier og driver energiverket som forsyner Longyearbyen med energi. I tillegg har Longyearbyen lokalstyre ansvar for kommunalteknisk infrastruktur og -tjenester, de er planmyndighet og driver i tillegg skole, kulturhus, ulike kulturtilbud samt barnehagene, skole-fritidsordningen og ungdomsklubben.

Universitetssykehuset Nord-Norge HF - Longyearbyen sykehus yter både primær- og spesialisthelsetjenester og er et akuttmedisinsk beredskapssykehus for skader og akutte sykdommer som krever observasjon, diagnostikk og behandling, samt tannlege- og fysioterapitjenester. Sykehuset kan sammenlignes med et større helsesenter som yter helsetjenester til befolkningen på Svalbard og alle som ferdes på og rundt øygruppen og de tilstøtende havområdene i Barentshavet. Det er ikke traumemottak eller fødeavdeling, men operasjonssal for enkelte operasjoner.

Mulighetsområdene knyttet til offentlig administrasjon knyttes først og fremst til tilstrekkelig kapasitet for å opprettholde både infrastruktur og tjenestetilbud, og kanskje i noen grad overdimensjonering av tilbudene på grunn av manglende alternativer (kompensasjon for avstandsulempe i tillegg til samfunnssikkerhet). I næringsplansammenheng kan det også ligge vekstpotensial i offentlig sektor ved at ikke stedbunden offentlig/statlig virksomhet kan etableres, tilsvarende slik NAV Innkreving ble «plassert» på Bjørnevatn i Sør-Varanger kommune.

Mulighetsområdene knyttet til aktivitetsøkning og sysselsettingsvekst i helsesektoren, henger sammen med Longyearbyens størrelse. Eksempelvis kan ikke kapasitet i barnehager være en knapp faktor når forholdet mellom bosatte og yrkesaktive er tilnærmalesvis 1:1. Videre vil aktivitetsnivået på Svalbard og i havområdene rundt bestemme kapasitet på Longyearbyen Sykehus med tanke på akuttmedisin og beredskapsnivå. Også her må avstandsulemper i noen grad kompenseres noe som innebærer overdimensjonert kapasitet i forhold til antall bofaste av samfunnssikkerhetshensyn.

Målsettinger og strategier

Offentlig administrasjon og helse

- Målsettinger
- Sterkt og robust familiesamfunn i Longyearbyen gjennom bærekraftig vekst
 - Større lokalpolitisk handlingsrom, med fokus på næringsutvikling
 - God og profesjonell lokal forvaltning
 - Lokal arealforvaltning
- Strategier
- Skape nasjonal aksept for å videreutvikle et robust sivilsamfunn, herunder arbeide for å begrunne og oppnå «kritisk masse»
 - Aktivt lokaldemokrati
 - Skape forståelse for at sysselsetting og lokalt næringsliv er grunnlaget for stabil bosetting
 - Bidra til forutsigbare rammebetingelser
 - Bidra til bedret tilgang til næringsarealer
 - Arbeide for etablering av flere statlige arbeidsplasser

7.5.2 Søk og redningstjeneste, grense og ressurskontroll

Økt tilgjengelighet på grunn av reduserte perioder med is, forventes å føre til økt aktivitet i Arktis. For norsk søk- og redningstjeneste innebærer dette krav til økt tilstedeværelse med materiell og utstyr, og at området som skal dekkes øker. I forbindelse med konsekvensutredningene av åpning av sørøstlige Barentshavet og havområdene rundt Jan Mayen, ble det utarbeidet en analyse av beredskaps- og støttefunksjoner for petroleumsvirksomheten i disse områdene basert på scenarier utarbeidet av Oljedirektoratet.

Havområdene kjennetegnes ved:

- Utfordrende klimatiske og geografiske forhold: lave luft- og sjøtemperaturer, polare lavtrykk, vindnedkjøling, havis, tåke, sikt og lysforhold
- Nordområdene er spesielt utsatt for geomagnetiske stormer som reduserer mulighet for kommunikasjon i flere frekvensområder, noe som kan gi misvisninger eller bortfall av GPS-signaler. Kommunikasjon over radio og satellitt har vist seg upålitelig og det er klare «hull» i dekningen i områder nord for 70°N.
- Store avstander fra fastlandet til de nordligste delene av utredningsområdet, og det er heller ikke utbygget noen form for infrastruktur i dette området. Analysen har vist at mesteparten av utredningsområdet er utenfor dekning av dagens SAR-helikopter stasjonert i Hammerfest.

I analysen er det gitt anbefalinger for å imøtekomme de utfordringer som er knyttet til aktivitet i området. Dette omfatter bl.a. redningshelikopter, beredskapsfartøy, akuttmedisinsk beredskap (bl.a. telemedisin), kommunikasjon, etablering av fremskutte baser og utvikling av nytt redningsutstyr samt utvikling av nye standarder og prosedyrer.

Flere oljeselskaper presenterte på konferansen Arctic Frontier i Tromsø i januar 2014 prosjekter og mulige løsninger for å tilfredsstille kravene til EER (Esca.pe, Evacuation and Rescue) i arktiske områder. Disse er basert på de krav og løsninger som allerede er utviklet for eksisterende aktiviteter i Nordsjøen, Norskehavet og Barentshavet, men forsterket og tilpasset de spesielle forholdene man har i arktiske områder.

Den geografiske utstrekningen av norsk sektor fremkommer i illustrasjonen under. I utstrekning er området som kontrolleres av norsk kystvakt større enn fastlands-Norge.

perspektiv – tilsier at det for fremtiden vil være hensiktsmessig å tilrettelegge for etablering av både privat og offentlig redningstjeneste, samt økt tilstedeværelse av Kystvakta.

Målsettinger og strategier

Søk og redning, grense og ressurskontroll

Målsetting

- Søk- og redningstjenesten dimensjonert for dagens og fremtidig aktivitet i Arktis

Strategi

- Arbeide for økt kapasitet og tilgjengelighet av både privat- og offentlig beredskap på Svalbard.

7.5.3 Undervisning

Longyearbyen skole drives av Longyearbyen lokalstyre (LL) og er en grunnskole med en avdeling for videregående opplæring, og med skolefritidsordning. Kulturskolens aktiviteter er lagt til skolens lokaler. Det samme gjelder tilbud i norsk med samfunnskunnskap for fremmedspråklige voksne.

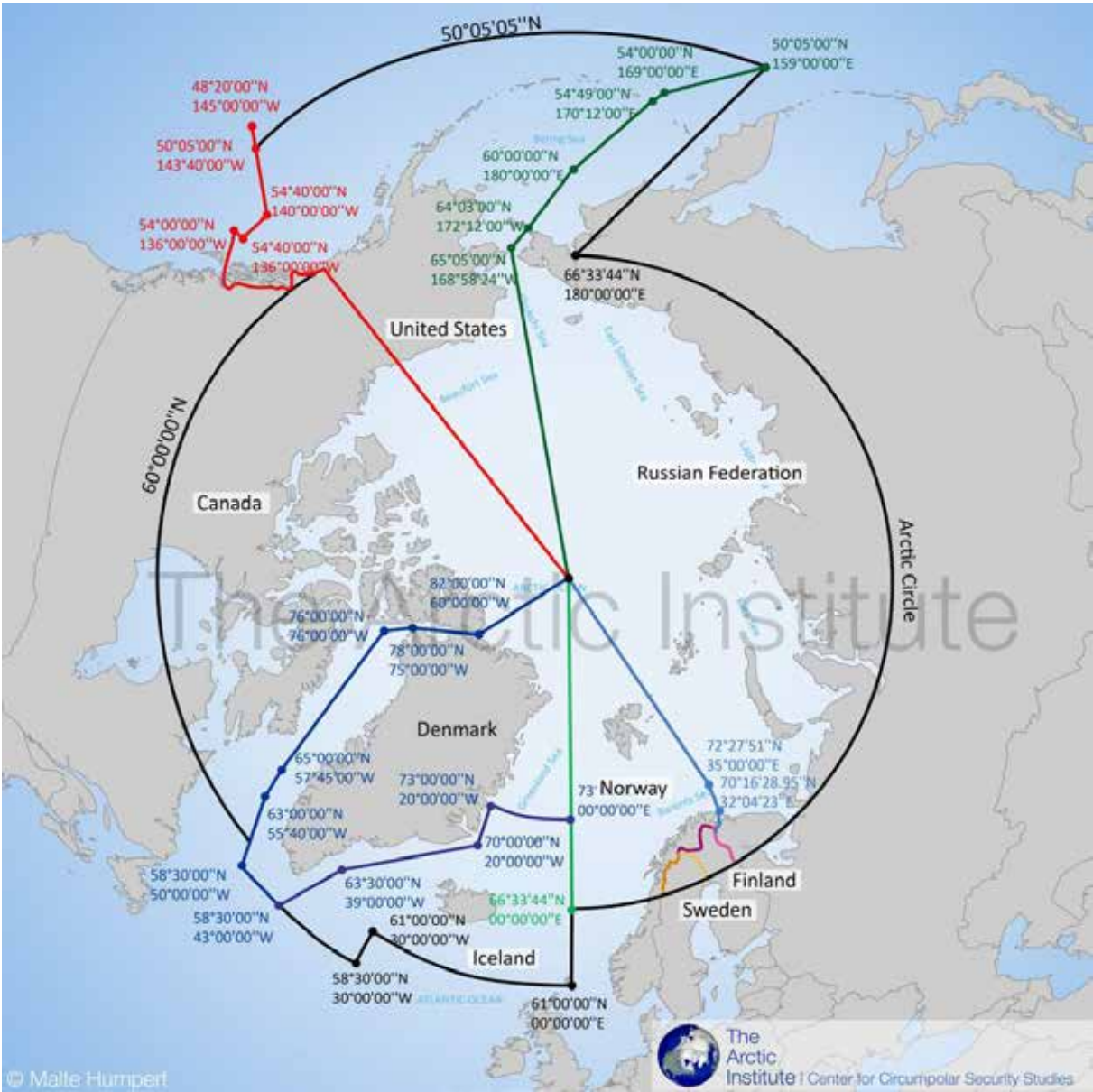
Skoleåret 2013-2014 er det 243 elever i grunnskolen og 30 elever på videregående avdeling. Ca. 110 barn og unge er knyttet til kulturskolen, mens SFO tilbudet i år benyttes av ca. 70 barn. I løpet av skoleåret deltar om lag 60-70 voksne minoritetsspråklige på skolens opplæringstilbud i norsk med samfunnskunnskap. Inneværende skoleår jobber drøyt 50 personer fordelt på ca. 46 årsverk ved skolen.

I 1994 ble Stiftelsen Universitetsstudiene på Svalbard (UNIS) opprettet av universitetene i Oslo, Bergen, Trondheim og Tromsø. UNIS startet i leide lokaler hos Svalbard Næringsutvikling AS, og fikk et par år etter et eget undervisningsbygg. I 2002 ble UNIS omgjort til et aksjeselskap som er heleid av Kunnskapsdepartementet. I 2005 ble UNIS-bygget utvidet og ligger nå som en del av Svalbard Forskningspark. I forskningsparken er blant annet UNIS, Norsk Polarinstitutt (feltkontor), EISCAT, Svalbard Museum og Svalbard Science Forum lokalisert.

UNIS er blitt en viktig del av Svalbardsamfunnet. Aktivitet innen forskning, utvikling og undervisning har vokst sterkt fra det var tilnærmelsesvis null vitenskapelige ansatte for drøyt 20 år siden. Innenfor de fagområdene som UNIS i dag forsker og underviser i, er det aktivitetsøkning både i instituttsektoren og blant kommersielle aktører.

UNIS er verdens nordligste utdanningsinstitusjon for høyere utdanning og forskning. Nasjonale og internasjonale spisskompetente fagmiljø er etablert på Svalbard innen klima og miljøovervåking, geologi, oseanografi, marine næringer, marin bioprospektering, arktisk biologi, osv.

UNIS har fire fagavdelinger og tilbyr 96 universitetskurs på bachelor-, mastergrads- og Ph.D. nivå (2015-tall). Det er 690 studenter som kommer fra 44 land. 55% av studentene er internasjonale og undervisningsspråket er engelsk. Målsettingen er en forholdsmessig større andel norske studenter. UNIS har 80 ansatte som også er bosatte i Longyearbyen. Det er 25 stipendiater og 9 post doc stillinger, i tillegg er det 43 II-stillinger og 160 gjesteforelesere årlig. Halvparten av staben kommer fra andre land enn Norge.



Figur 12: Sektorinndeling. (Se referanse i figuren)

Det er besluttet å kjøpe nye redningshelikoptre som erstatning for dagens Sea King. Det er bestilt 16 helikoptre av typen Agusta Westland AW 101 som skal leveres i perioden 2017 til 2020. Det er i tillegg en opsjonsavtale om å kjøpe ytterligere seks. De nye helikoptrene har moderne teknologi, større lastekapasitet (pluss 50 %) og lengre rekkevidde (rescue range på 395 km) enn dagens Sea King helikoptre.

Redningstjenesten er en prioritert oppgave hos Sysselmannen og det legges vekt på utvikling og vedlikehold av planverk, øvelser og samarbeid med de øvrige aktørene i redningstjenesten. Sysselmannen har inngått ny kontrakt med Lufttransport AS om drift av to Superpuma redningshelikoptre. Redningshelikoptrene er tilpasset flyvninger i streng kulde, har lang rekkevidde, autohover, varmesøkende kamera og er utstyrt for nattplyvninger.

Sysselmannen fikk levert nytt tjenestefartøy fra sesongen 2014 og myndighetene har inngått avtale om å utvide sesongen for sysselmannens tjeneste- og beredskapsfartøy «Polarsyssel» til 270 døgn.

Mulighetsområder innen SAR og ressurskontroll er økt med etableringen av nytt redningshelikopter på Svalbard. Økt aktivitet på og rundt Svalbard i dag – samt perspektivene i et langt og mellomlangt

Det er stor aktivitet innen forskning og innovasjon innen marin sektor og i klyngen bestående av bioteknologimiljø, er Svalbard sentral. Hovedaktivitetene består i utforskning, utvikling og utnyttning av arktisk marint råstoff til bruk som ingredienser i industrien og i helse- og kostholdsprodukter. Mobilitet og utveksling av kompetanse skjer kanskje i første rekke gjennom Universitetet i Tromsø – Norges Arktiske Universitet og BioTech miljøet der, men UNIS har etter hvert også fått en sentral rolle.

UiT Finnmarksfakultetet tilbyr et årsstudium «Arktisk naturguide, desentralisert Svalbard». Studiet kombinerer det arktiske friluftslivet med et praktisk rettet studium i turisme og turledelse. Studiet undervises på engelsk og gir praktisk og teoretisk kompetanse i guiding og turplanlegging i polare strøk.

Høgskolen i Narvik, nå UiT Norges Arktiske Universitet, startet forkurs for ingeniørutdanningen på Svalbard i september 2014. Studiet var samlingsbasert og tilpasset studenter som arbeidet skift. Forkurset gir nødvendig teoretisk kompetanse i fagene norsk, matematikk, engelsk, kjemi og fysikk, samt samfunnsfag.

Studentsamskipnaden ved UiT eier og driver seks blokker med studentboliger i Longyearbyen. Det pågår utbygging av 88 boenheter, og foreligger planer for ytterligere utbygging.

Mulighetsområder: Forskning og utdanning fremstår på alle måter som en «ukontroversiell sektor» som forholdsvis enkelt kan styrkes.

UNIS har et vekstpotensial som studiested både for (naturvitenskaplige) studieretninger hvor Svalbard og Arktis har naturgitte fortrinn. I tillegg er Svalbard som studiested så eksotisk og annerledes, at det også for mer standard eller «ordinære» studieretninger kan være attraktivt for vanlige studenter og kanskje særlig for de som er interessert i friluftsliv. Det er fra UNIS antydning at både antall studenter og antall ansatte kan dobles i forhold til dagens aktivitet. Men da må det tilrettelegges for det.

7.5.4 Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting

Det er i dag stor FoU aktivitet på Svalbard med fire forskningsbaser. I tillegg til de norske institusjonene har forskningsmiljøer fra 14 ulike land permanente forskningsstasjoner på Svalbard. Hovedaktivitetene her er knyttet til klimaforskning, arktisk teknologi, geologi, (marin) bioteknologi.

NIFU (Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning) opplyser at det i 2010 ble utført til sammen 38.500 forskerdøgn (tilsvarende drøyt 170 årsverk) på Svalbard av norske og utenlandske forskere, hvorav personell fra norske institusjoner stod for rundt 60 %.

Kunnskapsdepartementet sier i Stortingsmelding nr. 18 2012-2013 at Norge har et mål om å utvikle Svalbard som plattform for internasjonal forskning og miljøovervåking.

«Aktiviteten skal være i tråd med norsk regelverk og overordnede miljøhensyn og i hovedsak knyttes til etablert norsk infrastruktur (det vil si Longyearbyen og Ny-Ålesund). I tråd med disse målene har norsk og utenlandsk forsknings- og utdanningsaktivitet på Svalbard økt betydelig de siste tiårene. Det internasjonale polaråret (IPY) har lagt et viktig grunnlag for denne utviklingen.»

Potensialet for ny kunnskapsbasert næringsvirksomhet på og rundt Svalbard vurderes å være stort – i tillegg til «kjent potensial» innen bioprospektering og satellittovervåking. Klimaendringene har gjort Svalbard mer tilgjengelig og endringene her er mer merkbare enn i Arktis for øvrig fordi det er her isen har smeltet raskest og artene i økosystemet vandrer nordover og endrer sammensetning.

Klimaendringer i Arktis påvirker vær og klima helt andre steder på kloden gjennom kompliserte forplantningsmekanismer i atmosfæren og havet. Svalbard er derfor et særlig egnet sted for å forbedre klimamodellene som benyttes til å framskrive klimautviklingen. Kunnskap fra nordområdene kan benyttes til å bedre forvaltningen av naturressurser andre steder i verden.

Forskningsrådet etablerte i 1998 Svalbard Science Forum (SSF) for å styrke forskningssamarbeid og koordinering på Svalbard. Formålet er å samle praktisk og faktisk informasjon om forskningsaktivitetene på Svalbard på ett sted, og stimulere til samarbeid.

Et annet norsk initiativ er Svalbard Integrated Arctic Earth Observing System (SIOS) som er et internasjonalt forskningsinfrastrukturprosjekt som skal legge til rette for felles utvikling og bruk av infrastruktur, observasjoner og forskningsdata.



Figur 13: Forslag til utvidelse av UNIS/Forskningsparken. Kilde: UNIS/Jarmund/Vignæs AS

UNIS CO2-lab AS. Prosjektet Lyb CO2-lab som startet i 2007 hadde en visjon om et «CO2 fritt Svalbard». Hovedfokus har vært forskning og utvikling med formål å få mer kunnskap om lagring av CO2 på land. UNIS CO2-lab AS er i dag et datterselskap av Universitetssenteret på Svalbard (UNIS) og har følgende involverte aktører:

- Industripartnere: ConocoPhillips, Statoil, Lundin Norway, Statkraft, SNSK, LNS Spitsbergen og Baker Hughes
- Forskningspartnere: Norsar, UiO, UiB/CIPR, IFE, NGU, NGI, UNIS, NTNU og Sintef
- Offentlig: Gassnova/Climit programmet i Forskningsrådet

Det er boret åtte brønner hvorav flere har vært testet med vann og det er funnet et reservoar i sandsteinsformasjoner ca. 670-970 m under bakken i Adventdalen. Det er hovedsakelig funnet metan i noen av brønnene og tilrettelagt for analyser og undersøkelser for å undersøke om gassen har kommersiell interesse. Utfordringer og usikkerhet knyttet til videre fremdrift, er blant annet:

- Usikkerhet på kvaliteten av reservoaret. Behov for geofysisk analyse.
- Mangel på CO2 i Longyearbyen. Endrede (politisk bestemte) forutsetninger for rensing av kullkraftverket og dermed mindre tilgang på CO2.

Norsk Polarinstitutt (NPI) er et direktorat under Klima- og miljødepartementet som gir rammer og oppdrag for virksomheten, i samråd med de øvrige miljømyndighetene. NPI driver naturvitenskapelig forskning, kartlegging og miljøovervåking. Instituttet er faglig og strategisk rådgiver for staten i polarspørsmål og representerer Norge internasjonalt i flere sammenhenger. Instituttet utstyrt og organiserer store ekspedisjoner, er eier av forskningsfartøyet «Lance» og driver Sverdrupstasjonen og Zeppelinstasjonen hvor det foretas atmosfærisk forskning og overvåking, målinger av sporgasser, partikkelstørrelser og stråleverdier, i tillegg til en rekke andre målinger.

I tillegg har instituttet oppdrag med finansiering bl.a. gjennom andre departementer og miljøinstitusjoner, forskningsinstitusjoner, Norges forskningsråd og EU.

En av Norsk Polarinstitutts viktigste oppgaver er å dokumentere klimaendringer og effektene av disse. Instituttet har medarbeidere stasjonert i Ny-Ålesund og Longyearbyen på Svalbard. Organisasjonen har vokst de senere år som en følge av regjeringens strategiske satsning på nordområdene. Staben på Svalbard er fordelt på internasjonal direktør, en person tilknyttet Forskningsavdelingen og Operasjon & Logistikkavdelingen med syv personer. Mange forskningsprosjekter, både eksterne og interne, er støttet med transport, utstyr og utdanning i feltdisipliner. Besøkende fra andre institusjoner, embetsverket og politisk nivå, tas hånd om i Longyearbyen og i Ny-Ålesund. NPI har 12 fast ansatte på Svalbard, men utfører samlet ca. 40 årsverk på øygruppen.

Regjeringen bevilget i 2012 midler til et nytt, nasjonalt isgående forskningsfartøy, som skal eies av Norsk Polarinstitutt, driftes av Havforskningsinstituttet og med Universitetet i Tromsø som største bruker. Tromsø skal være hjemmehavn for fartøyet. Det har isbryterklasse og kapasitet til å kunne gjennomføre langvarige ekspedisjoner i islagte farvann hvor alle aktuelle disipliner innen marin forskning kan gjennomføres. Fartøyet skal dekke eksisterende og nye behov for tilstedeværelse, overvåking og datainnsamling i islagte og åpne farvann i polarområdene. Det forventes at fartøyet vil benytte Longyearbyen havn i betydelig grad, både til bunkring, forsyninger mannskapsbytter.

Kings Bay AS er et statlig selskap som eier og driver Ny-Ålesund som et senter for norsk og internasjonal forskning og miljøovervåking¹². I tråd med selskapets visjon og overordnede nasjonale føringer som er lagt for selskapets drift, ser Kings Bay AS som sin oppgave å fremme forskning og vitenskapelig virksomhet og bidra til å utvikle Ny-Ålesund som et internasjonalt arktisk naturvitenskapelig forskningsmiljø, fortrinnsvis for forskning som er avhengig av Ny-Ålesunds kvaliteter. Kings Bay AS har ansvaret for drift og infrastruktur i Ny-Ålesund. Selskapets visjon er blant annet:

Kings Bay AS` rolle i en tilrettelegging vil i hovedsak være som leverandør av infrastrukturtenester, men også som tilbyder av andre tjenester som bidrar til økt koordinering og som fremmer samarbeid. Videre skal Kings Bay AS spille en sentral rolle i å sikre god informasjonsflyt, både mellom aktørene som er involvert i aktivitet i Ny-Ålesund og overfor omverdenen. Kings Bay AS skal gjennom nettverksbygging utvide og opprettholde kontakt med tilsvarende arktiske forskningsstasjoner og forskningsmiljøer.

Fra Ny-Ålesund formidles værdata til Meteorologisk institutt. Ny-Ålesund er den nordligste bosetningen i verden med rundt 35 fastboende om vinteren og ca. 180 personer om sommeren.

¹² Selskapet er registrert innenfor overnatting og servering. Kings Bay er et heleid selskap under Nærings- og fiskeridepartementet.

Flere land trapper opp forskningsaktiviteten i Ny-Ålesund. Tyskland og Frankrike er de mest aktive, og Tsjekkia skal etablere en ny stasjon som skal være operativ fra 2015.

I forskersamfunnet Ny-Ålesund har den relative andelen norsk forskning falt fra rundt halvparten til en tredjedel i løpet av ti år (ref. Norsk Polarinstitutt). Den relative andelen har falt fordi institusjoner fra andre land har kommet til og/eller økt sin aktivitet. Fra et norsk ståsted er det viktig at ikke Norges sentrale og koordinerende rolle «reduseres» fra et vitenskapelig fokus til administrasjon og koordinering.



Figur 14: Ny-Ålesund. Foto: Andrine Kylling

Svea Arctic Research Institute – SARI – er et etablert samarbeidsprosjekt mellom Sintef, de største universitetene i Norge, Norges Geologiske Undersøkelse og Det Norske Veritas som fokuserer på arktisk teknologi og industriell anvendelse. Forskningscenteret skal etableres med helårig drift i Svea hvor egnet infrastruktur fins, eks. havn, flyplass, egnede lokasjoner for testing, mv. og være et supplement til fasiliteter i Ny-Ålesund og Longyearbyen. Planene omfatter følgende:

- Olje/is/snø/arktiske farvann, dvs. etablering av storskala basseng for FoU og testing, validering og testing, modellering, «Oil spill response laboratory»
- Utvikle konsept for sanntids fjernovervåking av det marine miljøet i Arktis
- Ismekanikk og isinteraksjon (ising på skip og konstruksjoner, is i sjø, osv.), muligheter for fullskala-testing under kontrollerte forhold
- Materialteknologi. Utvikling, testing og validering av eksisterende og nye materialer for bruk i Arktis, eks. tretthet, korrosjon, vinterisering
- Utvikle kunnskap og løsninger for olje- og gassleting og utvinning i arktiske strøk. (Geotekniske undersøkelser av permafrost, stabilitet, erosjonsbeskyttelse, o.a. på bygninger, infrastruktur og rørledningssystemer)
- Boreteknologi for olje/gass og bergverk inkl. kull/mineraler, geotermiske borer, testing av materiell og instrumenter

SARI har søkt finansiering fra Norges Forskningsråd for andre fase, og er også en mulig kandidat som Senter for forskningsdrevet innovasjon. Samarbeidsprosjektet åpner for deltakelse fra flere aktører.

UNIS: Det er tatt konkrete grep for at føringene fra departementet om 50% av studentene skal være tilknyttet norske universiteter på fastlandet. Det arbeides med kurs fra UNIS direkte inn i eksisterende studieprogram på ulike universiteter i Norge. Arktisk variant av eksisterende studieprogrammer.

Nytt konsept: Skipsfart i Arktis. Bruker kunnskap om redusert sjøis, naturvitenskaplige observasjoner om hvilken påvirkning det har på skipstrafikken at isen krymper.

Det ligger noen begrensninger i UNIS’ muligheter til å utvikle og tilby mer ordinære/generelle studier (eksempelvis samfunnsvitenskapelige, økonomiske og administrative studieretninger, annet). Dette følger av NFD’s eierskap og styresammensetningen som består av de fire universitetene UIO, UIB, UIT og NTNU.

Kings Bay AS er et statlig norsk aksjeselskap som eier og drifter Ny-Ålesund som et senter for internasjonal forskning og miljøovervåking. Selskapet er en aktør for blant annet å ivareta norsk suverenitet og synlighet på Svalbard. Det er et uttalt mål at Norge skal være den viktigste premissgiveren for aktiviteten som skjer med base i Ny-Ålesund.

Kings Bay AS har en viktig rolle som tilrettelegger for Ny-Ålesund og er flere ganger årlig vertskap for offisielle delegasjoner, ofte med internasjonale gjester. Det arrangeres årlige konferanser og kurs på stedet. Fra Ny-Ålesund formidles værdata til Meteorologisk institutt. Ny-Ålesund er den nordligste bosetningen i verden med rundt 35 fastboende om vinteren og ca. 180 om sommeren.

Målsettinger og strategier

Undervisning samt faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting

Målsettinger: Undervisning

- Opprettholde gode skole- og barnehage tilbud
- Videregående skole tilbud må styrkes
- Doble aktiviteten på Unis
- Doble antall vitenskapelige stillinger utenom Unis

Strategier: Undervisning

- Økt FoU-aktivitet i norske og internasjonal miljø
- Bygge ut Unis
- Etablere kapasitet på havnelager for fartøy, utstyr, m.v. for tokt og undervisning
- Flere og bredere studietilbud
- Bygge ut antall studentboliger
- Samarbeid næring-FoU om støtte- og logistikkfunksjoner
- Økt synergi mellom privat og offentlig sektor

Målsetting: Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting

- Doble antall vitenskapelige årsverk utenom Unis

Strategier: Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting

- Økt FoU-aktivitet i norske og internasjonal miljø
- Samarbeid næringsliv og FoU-miljø
- Økt synergi mellom privat og offentlig sektor

7.6 Nye næringer

Dette kapittelet har ingen innledende del om status da virksomhets- og aktivitetsområdene i liten eller ingen grad er representert på Svalbard i dag.

7.6.1 Støttefunksjoner til olje og gassnæringen

Oljevirksomheten beveger seg nordover i Barentshavet og Statoil var operatør i to letebrønner i Hoop-området sør for Bjørnøya, opp mot 74. breddegrad. Dette er de nordligste letebrønnene på norsk sokkel noensinne. Lengre sør i samme område ble det tidligere i år meldt om oljefunn i brønnen Wisting Central.

«Forskrift om sikkerhet for undersøkelse og leteboring etter petroleumforekomster på Svalbard» FOR 1988-03-25 nr. 250¹³ gjelder sikkerhet i forbindelse med undersøkelse, leteboring etter petroleumforekomster eller andre undersøkelser i henhold til Bergverksordningen for Svalbard der petroleumforekomster kan påtreffes i Svalbards landområder og sjøområdet ut til territorialgrensen. Petroleumstilsynet bestemmer hva som omfattes av forskriften. Med sikkerhet forstås operasjonelle, tekniske og beredskapsmessige forhold av betydning for menneske, miljø og de økonomiske verdier innretninger representerer.

Norske myndigheter legger til grunn at Svalbardtraktaten bare gjelder Svalbards landområder og territorialfarvannet (ut til 12 nautiske mil) og at de omkringliggende havområdene er en del av norsk kontinentalsokkel. Svalbard ligger på norsk sokkel og har ingen egen kontinentalsokkel. Diskusjonene rundt Svalbardtraktaten har også fått land som USA til å få øynene opp for olje- og gasspotensialet i Barentshavet Nord.

Svalbards rolle i Barentshavet har vært «en lærebok» for geologer siden lenge før petroleumsakтивiteten startet på norsk sokkel. Svalbards geologi er unik og av uvurderlig betydning for å forstå den geologiske utviklingen i Barentshavet.

Det har opp gjennom årene vært boret etter olje og gass på fastlandet på Svalbard, men det er så langt ikke påvist drivverdige forekomster. Sommeren 2013 ble det ved en tilfeldighet funnet skifer gass på Svalbard (se tidligere omtale av UNIS CO2-lab). Det vil kreve nærmere undersøkelser for å finne ut om dette er drivverdig eller ikke.

Sokkelområdene rundt Svalbard er en del av Norges kontinentalsokkel. Norsk kontinentalsokkel utenfor 200 nautiske mil dekker et område på omkring 235 000 kvadratkilometer.

¹³ <http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldeles?doc=/sf/sf/sf-19880325-0250.html>

Svalbardtraktaten bekrefter full norsk suverenitet på øygruppen. Som følge av suvereniteten har Norge myndighet også over kontinentalsokkelområdene i samsvar med folkeretten. Dersom det er tolkningstvil om traktaten, kan dette bare ha sammenheng med den geografiske rekkevidden for likebehandlingsregler og skattebegrensninger, dvs. hvordan Norge skal utøve sin myndighet, ikke om områdene er undergitt norsk myndighet. Hvor yttergrensen går for sokkelen ved Svalbard, har ikke noe å gjøre med spørsmålet om hvilket regime som skal gjelde på sokkelen innenfor den grensen.

Det er ikke åpnet for leting eller utvinning av petroleumsressurser på norsk sokkel i nordområdene utenfor 200 nautiske mil. Sokkelen utenfor Svalbard er i begrenset grad kartlagt. Et russisk selskap har, med tillatelse fra norske myndigheter, skutt seismikk langs vestkysten av Svalbard som en del av et forskningsprosjekt. De rapporterte om interessante strukturer innenfor 12-mila med potensielt hydrokarboninnhold.

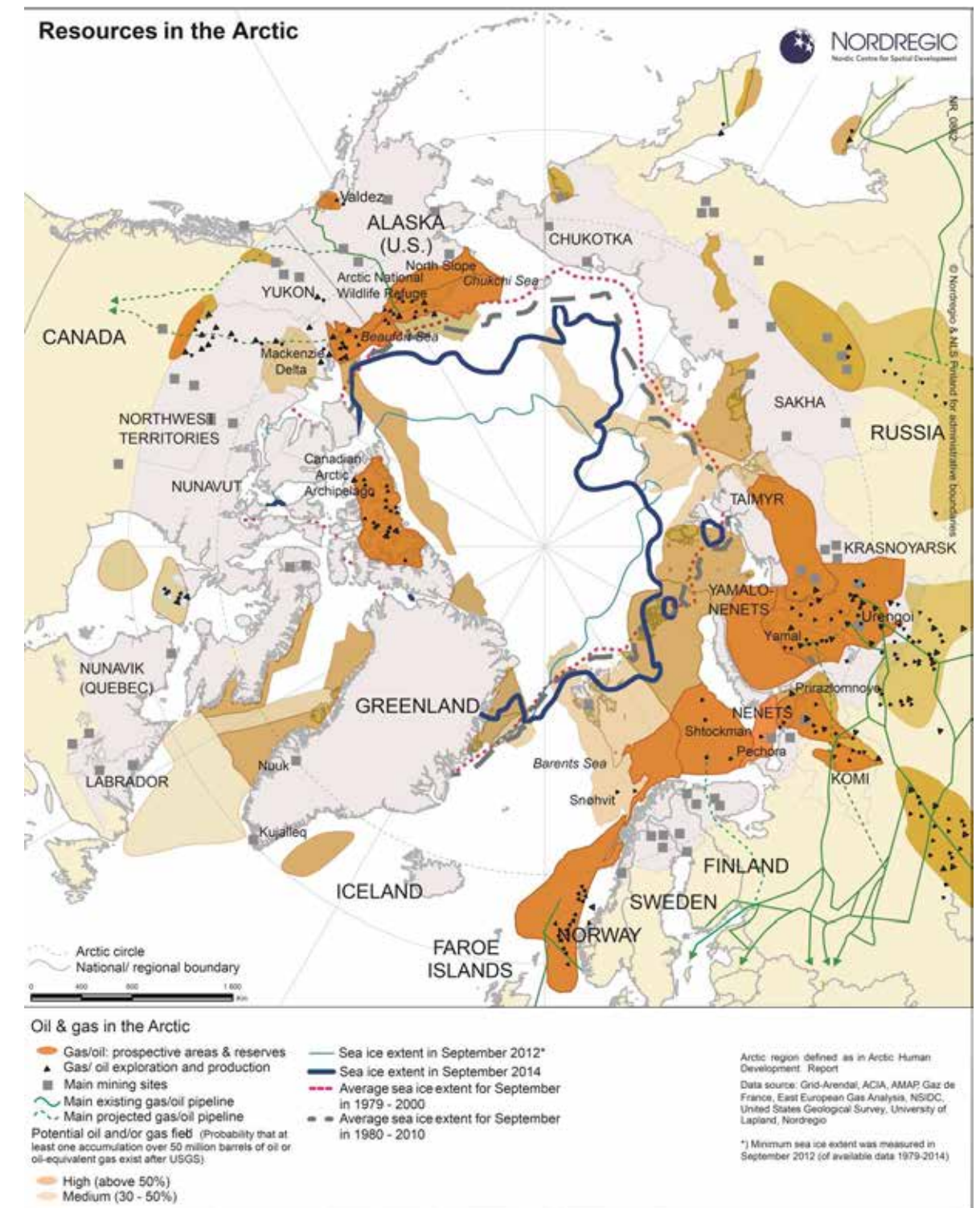
Havområdene som omgir Svalbard er per i dag ikke åpnet for leting etter petroleum, jf. Svalbardmeldingen pkt. 9.5. Dette er gjeldende norsk politikk i per i dag, og gjelder så lenge ikke annet blir bestemt. Generelt kan man si at når nye områder åpnes for petroleumsaktivitet, vil utviklingen skje trinnvis. Først vil man kartlegge områdene ved bruk av seismikk og andre leteteknologier. Dernest vil det komme en fase med utlysning av blokker som så igjen vil gi grunnlag for prøveboring. Ved funn skal (volum og) lønnsomhetspotensialet vurderes før oppstart av prosjektutviklings- og utbyggingsfase. Et antydningstidsperspektiv fra oppstart til prøveboring kan være 15-20 år og ennå ytterligere 5-10 år før oljeproduksjonen kan starte opp. Dersom det på lengre sikt skulle bli aktuelt med petroleumsvirksomhet i områdene rundt Svalbard, vil i så fall Svalbard og Longyearbyen i første omgang kunne tilby støttefunksjoner i form av havn, beredskap og sjørettet næringsareal.

Alle fasene av olje- og gassutvinning åpner for regionale og lokale ringvirkninger. Dette inngår alltid som tema i konsekvensutredningsprosessene som gjennomføres i forkant av at nye områder vurderes åpnet. I slike prosesser er det viktig å spille inn ønsker/krav til stedbunden aktivitet og beredskaps-/reaksjonstid som viktige elementer for lokalsamfunnene.

Det er ingen tvil om at petroleumsaktivitet i Arktis vil medføre særlig strenge sikkerhets- og miljøkrav. De industrielle aktørene som allerede er etablert på Svalbard har lang operativ erfaring fra virksomhet i Arktis.

Et mulighetsområde knyttet til olje- og gassnæringen, kan være etablering av et test- og kompetansesenter for utstyr og operasjoner i arktisk klima; en mulighet som er besluttet nærmere utredet i Strategisk havneplan. Samarbeidspartnere her kan være Kystverket, fagskoler og FoU miljøer, industri-, engineeringselskap og operatørselskaper.

Det vil stilles strenge krav til etablering av søk- og redningstjeneste ved offshore aktivitet i Arktis. De lange avstandene og det kalde klimaet vil gjøre at man må etablere fremskutte førstelinjetjenester. Både Svalbard og Bjørnøya vil være sentrale steder i en slik beredskapsplan. En økt tilstedeværelse i området vil innebære krav om økt beredskap, noe som kan være med på å styrke mulighetene for sysselsettings- og aktivitetsøkning. Dette skaper ringvirkninger for eksisterende aktører, og danner grunnlag for ny aktivitet på eksempelvis logistikk og støttefunksjoner, redningstjenester og beredskap.



Figur 15: <http://www.nordregio.se>

Olje- og gassvirksomhet i Arktis medfører risiko for utslipp med store negative konsekvenser. Her er det fortsatt behov for forsknings- og utviklingsarbeid for bedre teknologi for alle faser, i tillegg til risikovurderinger og utvikling av bedre løsninger for begrensnings av skader ved utslipp.

Høsten 2013 ble Statoil tildelt lisens med operatøransvar for det som omtales som blokk 6 i et utforsket område utenfor Øst-Grønland. Lisensen har en leteperiode på 16 år og første del av arbeidet omfatter innhenting av seismikk. Lisensen ble tildelt sammen med ConocoPhillips og Nunaoil.

Målsettinger og strategier

Støttefunksjoner til olje og gassnæringen

- Målsettinger
- Svalbard ønsker å ta del i eventuell fremtidig utvikling av olje og gassressurser i Arktis
- Strategier
- Longyearbyen må fremstå som den naturlige foretrukne plattformen for aktivitet i Arktis basert på best tilgjengelige infrastruktur, komplettert med profesjonelle leveranser fra et lokalt næringsliv

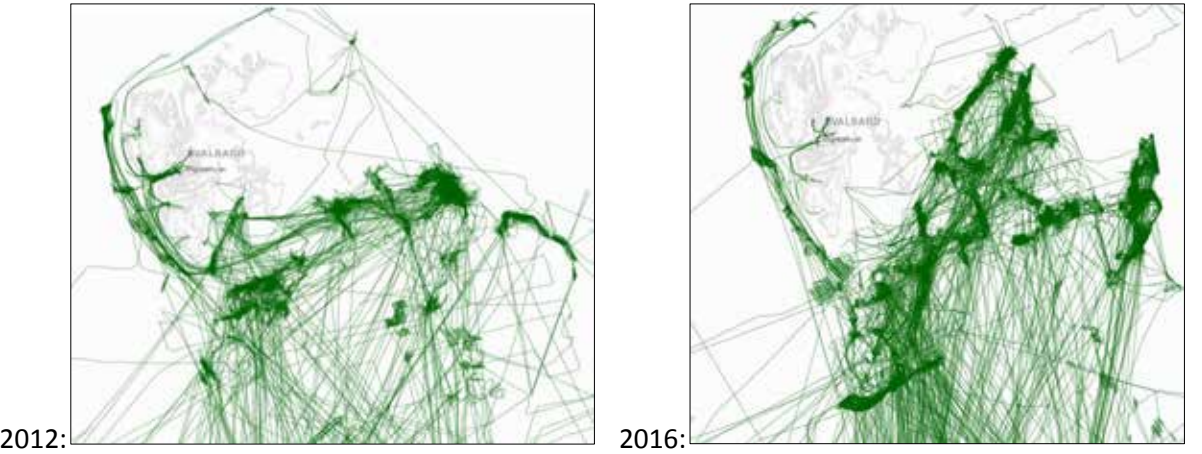
7.6.2 Marine ressurser inkl. fiskeri og fangst

I dagens næringsklynger innenfor marin sektor inngår ikke fiskeriaktører lokalisert på Svalbard. Ingen fangst blir ilandført på Svalbard og ringvirkninger av fiskeriaktiviteten er derfor begrenset.

Svalbardmeldingen signaliserer i kap. 11.1 at myndighetene gir «signaler om tilrettelegging for landing av fisk til kommersiell bruk for den lokale hotell- og restaurantnæringen». Dette vil være så lite kvantum at tiltaket ikke kan betraktes som relevant i næringssammenheng.

Fiskeri og høsting av marine ressurser pekes av flere på som et mulighetsområde for økt næringsvirksomhet på Svalbard. Rekefisket har foregått rundt Svalbard i svært mange år og det fangstes hval nord for Bjørnøya. Fangstområdet for pelagiske arter og torskefisket trekker nordover, trolig på grunn av endringer i havtemperaturen. Snøkrabbe kan bli en ressurs som man har et geografisk fortrinn til fangst av rundt øygruppen.

Som figuren under viser, er aktivitetsnivået rundt Svalbard høyt. Havområdene rundt Svalbard inneholder et mangfold av marine ressurser, som for eksempel sild, lodde, torsk, raudåte, tare, o.a.



Figur 16: Fiskeriaktivitet i Barentshavet og områdene rundt Svalbard 2012 og 2016. Illustrasjoner fra Kystverket

En grunnforutsetning for at flåte eller industri etablerer seg på Svalbard er at dette gir et konkurransefortrinn til ressursen, flåte, mannskap eller marked. Dvs. en direkte økonomisk fordel.

Noen næringsaktører på fastlandet undersøker muligheter for lønnsom drift med Svalbard som utgangspunkt. Dette gjelder både enkeltaktører, flere aktører i gruppe og næringsaktør(er) i lag med FoU-miljø.

Havressursloven ble gjort gjeldende for Svalbard i forskrift F08.01.2016 nr. 9 og gjelder alle. Matloven er også gjort gjeldende. De enkelte forskrifter gitt i medhold av Havressursloven må imidlertid gjøres særskilt gjeldende etter hvert. Fiskesalgslagsloven er så langt ikke gjort gjeldende for øygruppen. Norges Råfisklag arbeider for at førstehåndsomsetningen skal gå gjennom dem og venter på avklaringer fra Nærings- og fiskeridepartementet, blant annet nødvendige endringer i Landingsforskriften. Fiskesalgslagene i Norge utøver offentlig myndighet for Fiskeridirektoratet. De eies av fiskerne, men er med hjemmel i råfiskloven opprettet for å sikre fiskerne oppgjør for fangst. Det er forbudt å omsette marin fisk i Norge utenom salgslagene og norsk omsetningsmønster er bygd opp på Fiskesalgslagsloven. I forhold til Svalbardtraktaten er det lovmessige utfordringer i monopollovgivning, og Fiskesalgslagsloven har f.eks. ikke virkeområde på Svalbard i dag.

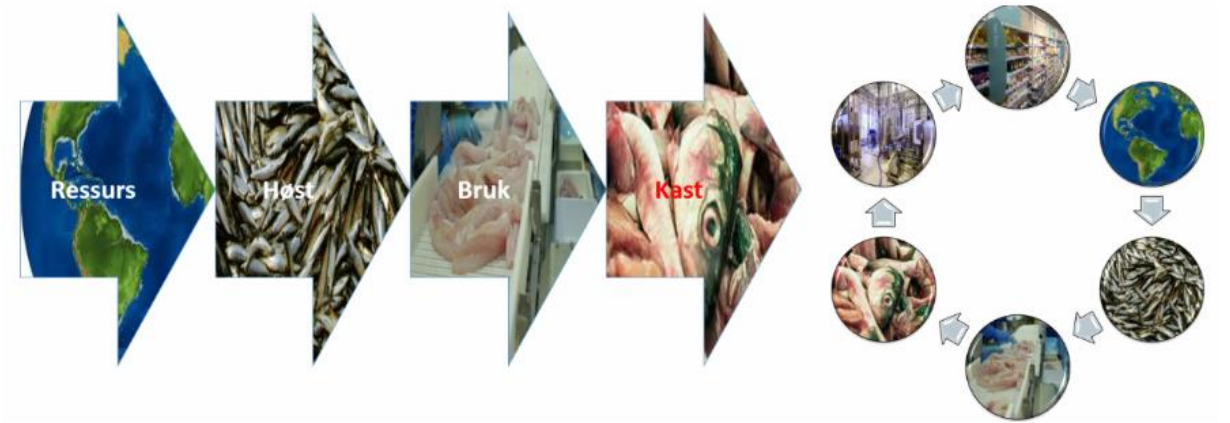
01.09.2016 ble ny transittordning for fisk innført for EU-fartøy, dvs. at mellomlagring i Norge er tillatt når last ikke innføres til Norge (toll- og grensepassering), men er i transitt.

Adgang til fiske bestemmes av deltakerloven. Det er f.eks. uavklart om det foreligger noen begrensning for at en nordmann bosatt på Svalbard kan drive næringsfiske.

Det har en stund vært kjent at et fiskemottak, og/eller foredling/frysehotell er planlagt i Barentsburg i regi av Arctic Resource Norge AS, og at norske rådgivningsmiljø har bistått i utarbeidelse av skisseprosjekt og søknader. Anlegget ble kostnadsberegnet til rundt 200 mill. kr. for noen år tilbake og var planlagt etablert på Trust Arktikugols tomt. Fremdrift i denne saken er p.t. ikke bekjentgjort, og det vises til informasjon over om saksbehandling hos norske myndigheter og behov for forskriftsendringer, kanskje også lovendringer.

Oppdrett av arter som f.eks. ishavsrøye kan være et mulighetsområde, forutsatt at dette er like eller mer lønnsomt å bygge/drifte som tilsvarende anlegg på fastlandet, og at ferdigvare transporteres direkte til markedet fra Svalbard.

Nofima deltar i større forskningssamarbeid som skal utlede hvordan ressurser fra havet kan bidra til overgangen fra en lineær økonomi til en sirkulær økonomi. Det skal være en målsetting å øke verdien av ressursen som høstes slik at det som ikke går til matproduksjon, foredles til oljer, ingredienser i fôr og i siste instans gjødsel.



Figur 17: Fra lineær til sirkulær økonomi. Illustrasjon utarbeidet av Nofima

Det kommer nye og strengere bifangtsforskrifter fra EU fra 2020. Det foregår prosess- og produktutvikling i fiskerinæringen og ulike forskningssamarbeider, blant annet på fangst, fartøy og prosesser ombord. Nye trålteknologier utvikles der sensorteknologien bidrar til at fangsten sorteres før den havner i trålen og tas ombord. Bifangsten tas ned betydelig.

Snøkrabbe er en ny art i norske farvann og har sin opprinnelse i Nord-Amerika hvor det fangstes opp mot 100.000 tonn årlig. Snøkrabbe ble for første gang funnet av russiske fiskere i Barentshavet i 1996. I 2013 konstaterte forskere at snøkrabbe er blitt mer vanlig enn kongekrabbe i Barentshavet. Krabbefisket skjer i det 67.000 kvadratkilometer store Smutthullet. Dette er internasjonalt farvann da de økonomiske sonene ikke kan gå lenger ut enn 200 nautiske mil. Verdien av fangsten i Barentshavet har vekstpotensial. I 2013 fangstet 1-2 fartøyer, og i 2014 var det 22.



Figur 18: Snøkrabbe. Foto: Ksenia Novikova / NRK

I første rekke rettes nå søkelyset mot mottak av levende snøkrabbe på Svalbard fordi det er kort vei til fangstfeltene. Per i dag er de største markedene i Asia, og eksport skjer med fly. Nærhet mellom fangstfelt, havn og flyplass i Longyearbyen kan være et fortrinn. (se bl.a.

<https://www.nrk.no/troms/ny-plan-for-a-skape-viktige-arbeidsplasser-pa-svalbard-1.12853655>)

Høsting av tang, tare og arter som er spesielle for havområde rundt Svalbard kan også være en mulig kommersielt utnyttbar ressurs. UIT - Norges arktiske universitet og Universitetet på Svalbard har gjennomført flere forskningstokt i fjordene rundt Svalbard.

Marin bioprospektering omfatter leting etter biologisk aktive komponenter fra organismer i havet som kan gi grunnlag for kommersiell utnyttelse. Havområdene i nord er i denne sammenheng interessante fordi de inneholder organismer som er tilpasset det kalde miljøet. På dette området foregår det betydelig forskning og det er etablert flere bedrifter med basis i de funn som er gjort. Senter for forskningsdrevet innovasjon (MabCent) i Tromsø har som hovedoppgave å skape produkter av det som oppdages i arktiske farvann. Her er det muligheter for at kunnskapsmiljøet på Svalbard kan inngå samarbeid med bedrifter og kunnskapsmiljøer på fastlandet med tanke på å utvikle aktivitet på Svalbard.

Svalbard antas å ha god råstofftilgang for bioprospektering, men det knyttes utfordringer til muligheten for stor lokal verdiskaping av aktiviteten på Svalbard, dvs. stedbunden sysselsetting og aktivitet.

Svalbards beliggenhet og infrastruktur kan gi konkurransefortrinn ved redusert transporttid sammenliknet med landing av fangst på fastlandet. Nisjeprodukter kan transporteres direkte til markedene fra Longyearbyen lufthavn til markeder i USA og Asia. Det kan ligge muligheter for merkevarebygging av råstoff fangstet i Svalbardsonen som fokuserer på det arktiske.

Uavhengig av om fangst landes og omsettes på Svalbard kan virksomhetsområde innen marine ressurser være tilrettelegging for fiskerihavnefunksjoner for båt, bruk og mannskap. Dette inngår som tiltak også i Strategisk havneplan. Videre vil økning i FoU-aktiviteter som tokt og feltarbeid medføre behov for støttefunksjoner som innendørs lager på havna for oppbevaring av utstyr m.m.

Fiskeriaktivitet representerer et fremtidig potensial for økt næringsaktivitet på Svalbard i form av mannskapsbytter, redusert liggetid, muligheter for lagring og service på bruk, fryse- og mellomlagring av fangst, forsyninger til skip, osv. Næringsaktiviteten vil kanskje først og fremst generere etterspørsel etter lager-, logistikk- og transportfunksjoner.

En fremtidig ut utvikling av fiskeriaktivitet på Svalbard vil i tillegg til lovmessige avklaringer, også kreve forutsigbarhet mht. infrastruktur som kaianlegg, næringsarealer, energi og ferskvann.

Målsettinger og strategier

Marine ressurser inkl. fiske og fangst

Målsettinger

- Svalbard ønsker å ta del i fremtidig verdiskaping på marine ressurser i havområdene rundt øygruppen

Strategier

- Avklare rammebetingelser, ressursforvaltning, o.a.
 - Arbeide for god tilrettelegging med areal og infrastruktur
 - Tilrettelegge for nyetableringer
 - Bygge egen merkevare for råstoff som er fangstet i området (Arktis, Svalbard)
-

7.6.3 Annen virksomhet

Det er en uttalt målsetting i næringsplanarbeidet å legge til rette for vekst. Sammenliknet med små byer og tettsteder på fastlands-Norge er dagens befolkningstall i Longyearbyen for lavt til å ha ønskelig «kritisk masse» og ønskelig robusthet. Begrepene «kritisk masse» og «robusthet» har ingen omforent definisjon, men en samfunnsmessig og økonomisk tilnærming kan eksempelvis innebære:

- Markedsstørrelse og grunnlag for konkurranse og/eller lønnsomme bedrifter
- Reduserte muligheter for stordriftsfordeler
- Funksjoner som må etableres lokalt for å kompensere for avstandsulempe
- Annet

For Svalbardsamfunnet vil bofast sysselsetting ha størst verdi. Næringsplanen fokuserer derfor på tiltak som kan bidra til å videreutvikle et samfunn som kan tilby sysselsetting på ulike virksomhetsområder og tilby gode oppvekstvilkår for barn og unge.

Offentlig sektor har et nivå på sin tjenesteproduksjon som tilpasses befolkningstallet og antall brukere. For lovpålagte oppgaver som skoler, barnehager, helse- og velferdstilbud vil man få «terskler» for dimensjonering av tilbudet. Dersom befolkningstallet øker, vil det generere vekst innenfor offentlig tjenesteproduksjon og sysselsetting. Nyetableringer innebærer økning i antall bofast sysselsatte, kan igjen bidra til økt lokalt kjøp av varer og tjenester, reiseaktivitet, osv.

Et potensial for Svalbard er ny/annen anvendelse av den industrikompetansen som er bygd opp gjennom generasjoner. Særlig gjelder dette felt hvor klimakompetanse også er avgjørende, dvs. operasjoner foregår i områder med ekstreme forhold på temperatur, vind og polare lavtrykk, ising, permafrost, lys/mørke, o.a. Det er forventninger knyttet til Sintefs SARI-prosjekt og andre initiativ/tiltak (omtalt i 4.5.4).

I Strategisk havneplan for Longyearbyen vektlegges naturlig nok næringsliv med et sjørettet transportbehov. Her fremheves følgende sannsynlige vekstområder: vekst i skipstrafikk (inkl. SAR og ressurskontroll, cruise), utvinning av andre mineraler, support til aktivitet på Øst-Grønland (støttefunksjoner for gruvedrift og mineralnæringer), fiskeri og fangst. Arealreserven på sjørettet næringsareal har potensial til også å kunne tilrettelegge for støttefunksjoner til aktiviteter i Barentshavet sørøst.

Det er allerede etablert firma med formål å brygge øl på Svalbard. Det har tatt mange år å få tillatelse til dette fordi det medførte et behov for å oppheve en nesten 100 år gammel lov som forbød alkoholproduksjon på øygruppen.

Andre nye næringsmuligheter:

- Testsenter for arktisk teknologi på maritime operasjoner, sikkerhet, HMS, annet
- Droner knyttet til FoU, kartlegging, overvåking, m.m.
- IKT aktivitet rettet mot lokale og eksterne kunder (felles drift, lagring, tjenester, call-senter, m.m.). Longyearbyen er et høyteknologisamfunn.
- Offentlige eller private forvaltnings- eller driftsfunksjoner som ikke er stedbundne i den forstand at kunder/målgruppen de betjener er lokal
- Andre kunnskapsintensive næringer

Her kan i tillegg være andre muligheter for næringsaktivitet som enkeltvis er små, men som i sum kan gi et viktig bidrag til fremtidig næringsutvikling på Svalbard.

Målsettinger og strategier

Annen virksomhet

Målsetting

- Svalbard skal være et attraktivt sted å drive næringsvirksomhet

Strategier

- Gjenvinne økonomiske fortrinn for næringslivet ved å oppnå bedre rammebetingelser enn i dag (eks. skatter og avgifter)
- Få Longyearbyen til å fremstå som det naturlige stedet for aktivitet i Arktis
- Tilgang til attraktive næringsarealer og god infrastruktur

8 Utviklings- og vekstpotensial

Et utviklingsscenario for sysselsetting og bosetting på Svalbard uten kulldrift og bergverksdrift på dagens nivå, gir naturlig nok store utfordringer for Svalbardsamfunnet. Det er tidligere gjort scenariotenkinger rundt alternativene på Svalbard dersom kulldriften avvikles eller reduseres (NIBR, 2008). Her gjøres det framskrivinger av sysselsetting og aktivitet i reiselivsnæringen og innen FoU/undervisning.

- En *dobling av antall ansatte i reiselivsnæringen* betinger at antall turister mer enn doubles. Ikke-proporsjonal vekst bygger på antakelsen om skalafordeler i reiselivsnæringen. Økt turisme kan innebære vekst i fly- og skipstrafikk og økt press på naturområder. Dersom ikke reiselivsnæringens sesongvariasjoner utjevnes, kan veksten innebære mindre grad av kompenserende tilskudd i form av helårsarbeidsplasser.
- En *dobling av antall ansatte i FoU-sektoren* vil ha små effekter ved bortfall av kulldriften med mindre andelen bofast sysselsetting øker betydelig for eksisterende aktivitet. I tillegg må ny sysselsettingsvekst bli bofast
- En *dobling av antall studenter* antas å gi relativt sett små ringvirkninger for lokalsamfunnet
- En *samtidig dobling av antall studenter og antall ansatte i reiseliv og FoU/undervisning* kan være tilstrekkelig for å opprettholde sysselsettingen i Longyearbyen på ca. 2008-nivå

Siste scenario betinger ekstraordinær satsing ved at Svalbardsamfunnet tilføres betydelige virkemidler og det investeres i nødvendig bolig- og samfunnsmessig infrastruktur.

I næringsplanarbeidet har det vært understreket at Longyearbyen ønsker å «ta kontroll» og være mer delaktig i utforming av egen fremtid. I næringslivet og blant bofaste er holdningen til en bærekraftig vekst positiv. Dette er det viktig å formidle til sentrale myndigheter.

Det er vist til ulike infrastrukturtiltak som både er planlagt og vedtatt. Gjennomføring av denne typen tiltak er nødvendige betingelser for aktivitetsvekst i flere av næringsområdene som er omtalt. For nyetableringer kan det være relevant å se på virkemiddelordninger og incentiver. Eksempelvis kan dette være muligheter innenfor de bedriftsrettete lån- og tilskuddsordninger som Innovasjon Norge forvalter, eller infrastrukturtiltak hos SIVA. Svalbard har noen fordeler i skatte- og avgiftspolitikken, men bo- og levekostnadene på Svalbard er så vidt høye at fordelene er sterkt redusert nå i forhold til tidligere.

Blant andre rammebetingelser det kan være relevant å arbeide videre med – men som ikke er tatt inn som tiltak i næringsplanen – er problemstillinger i areal- og forvaltningssaker hvor eksempelvis Svalbardmiljøloven gir Longyearbyen lokalstyre liten innflytelse.

Verken lokalsamfunnsplanen eller havneplanen konkretiserer et vekstpotensial på de skisserte virksomhetsområdene i form av sysselsetting på mellomlang eller lang sikt. Anslagene som er presentert under er derfor estimerer og bygger på presentasjoner og drøftinger i prosessen, i tillegg til innsamlet informasjon fra myndigheter og aktører.

Med henvisning til gjennomgangen i hele kapittel 7, oppsummeres utviklings- og vekstpotensialet for de neste 15- 20 årene på Svalbard (Longyearbyen og Ny-Ålesund) slik:

(* Tallene er anslag basert på eksisterende kunnskap og innspill som er kommet og diskutert i prosessen)

Næringsområde	Status ultimo 2015	Mulighetsområder	Vekstanslag *
Gruvedrift, industri bygg- og anlegg	Store Norske har vært dominerende. Tung bygge- og anleggsnæring.	Usikkert om videre kulldrift og industri. Diversifisering og støttefunksjoner i nye markeder. Nye mineralprosjekter.	
Årsverk	514		-200
Transport, logistikk og infrastruktur	Vekst hos alle aktører. Effekt av driftshvile starter 2017. Totalt sett ledig kapasitet, begrensninger på samtidighet.	Fremvekst av nye næringer og større aktivitet på eksisterende. Havneutbygging og kapasitetsøkning, også for flere kunde- og brukergrupper. Økt tjenestetilbud.	
Årsverk	86		0
Handel og forretningsmessig tjenesteyting	Handelstilbud til både fastboende og tilreisende. Svalbard attraktiv særlig på tele-, satellitt-teknologi, m.m.	Handelsnæringa utfordres på produktspekter og vareutvalg. Vekstpotensial innen IT og kommunikasjon vurderes høyt. Potensial på (ny) ikke-stedbunden virksomhet.	
Årsverk	285		0 - 100
Reiselivsnæringen og kulturnæringer	Status er bedret lønnsomhet og vekst i besøkstall. Samarbeid, produktutviklingstiltak og kapasitetsøkning.	Vekstpotensial definert innen alle markedssegmenter. Masterplan for reiselivet har bred oppslutning. Gode vekstimpulser.	
Årsverk	363		50 - 100
Offentlig sektor. Faglig/vitensk. tjenesteyting	Svalbard har solid posisjon innen FoU/vitenskapelig tjenesteyting, undervisning.	Sterke vekstambisjoner innen FoU/vitenskapelig tjenesteyting, undervisning. Sysselsetting og tjenestetilbud i offentlig sektor, SAR og beredskapstjenester dimensjoneres etter behov. Annen ny statlig virksomhet?	
Årsverk	383		100 - 300
Nye næringer		Testsenter for arktisk teknologi, støttefunksjoner til olje- og gassnæringen, IKT, fiskeri og marin aktivitet, annet	
Årsverk			10 - 100
Samlet status	1.631	Endring/vekstpotensial (anslag)	Lavt scenario - 40 Høyt scenario + 400

Tabellen over viser at behovet for nye arbeidsplasser i eksisterende og nye næringer er rundt 200 årsverk bare for å kompensere den forventede reduksjonen innen gruvedrift, industri, bygg og anlegg. Dette innebærer at vekst i andre næringer etter «lavt scenario» kan gi samlet aktivitetsreduksjon målt i antall årsverk.

9 Handlingsplan

Sammenstilling av anbefalte tiltak som følger opp prioriterte målsettinger og strategier for de ulike virksomhetsområdene.

Svalbard Næringsforening har ansvar for at tiltak i handlingsplanen gjennomføres, enten å være pådriver eller at foreningen selv initierer eller iverksetter tiltak.

Forkortelser som er brukt: SNF = Svalbard Næringsforening, LL = Longyearbyen lokalstyre, UNIS = Universitetssenteret på Svalbard

Samfunn, infrastruktur og rammebetingelser	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
- Arealforvaltning som muliggjør næringsutvikling og vekst - Næringsarealer - Boligbygging - Vern og bruk	LL		
Trafikk fra utenlandske lufthavner	LL		Initierende
Økonomiske virkemidler tilgjengeliggjøres for å kompensere utgifter ved eventuell nødvendige transformasjoner (flyttinger)	LL		
Utrede alternativ langsiktig energiforsyning mtp. raskest mulig avklaring	LL		Initierende
Sjøkartlegging, farledsbevis, værdata og iskart	LL		Initierende
Styrket kommunikasjonsnett: mobil satellittstasjon, nødnett, radionett, o.a.	LL		Initierende
Smart Arctic City			
Pakketillegget på post til Svalbard fjernes	LL		
Gjennomføre tiltak i næringsplanen. Oppfølging og igangsetting av aktører og tiltak	SNF		Pådriver
Bergverk og mineralindustri	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Opprettholde og utvikle lokal kompetanse for utnyttelse av naturressurser			
Mer forutsigbar forvaltning (miljø/areal) som grunnlag for lønnsom fremtidig industriell virksomhet			
Påvirke eier til tydelig og langsiktig avklaring for Store Norske			
Kartlegging av aktuelle områder for å finne ut om det er drivverdige forekomster av mineraler både på land og til havs (seabed mining). Arbeidet bør utføres i samarbeid med Norges Geologiske Undersøkelse og Norsk Polarinstitut			
Arbeide for at prosjekter/aktivitet for seabed mining gir aktivitet i Longyearbyen			

Bygg og anlegg, industrielt næringsmiljø	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Etablere økt samarbeid mellom næringsliv og FoU om kompetanse- og industriutvikling			
Iverksette samarbeid om markedsføring av arktisk bygg-, anleggs- og industrikompetanse			
Transport, logistikk og infrastruktur	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Tiltak for transportinfrastruktur er ivaretatt i Lokalsamfunnsplan, Avinors virksomhetsplan og Strategisk havneplan			
Kontroll på lokal varestrøm			
Maritim sektor	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Gjennomføre Strategisk havneplan for Longyearbyen, vedtatt i Longyearbyen lokalstyre 11.02.2014			
Oppdatere handlingsplan neste 4 årsperiode.			
Handel og forretningsmessig tjenesteyting	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Samarbeid med reiselivsnæringa om turproduksjon og åpningstider			
Informasjon og kommunikasjon (bakke-romteknologi og telekommunikasjon)	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Samlokalisering av IKT-bedrifter i eget bygg			
Samarbeid om lokalisering av FoU-prosjekter til Svalbard			
Markedsføre Svalbard som attraktivt etableringssted for nye IKT-etableringer			
Arbeide for styrkede satellittkommunikasjonsløsninger for Arktis (ref. ASK-prosjektet) som samtidig bidrar til aktivitets- og sysselsettingsvekst på Svalbard			
Hovedbase for Copernicus bakkeelement på Svalbard			
Reiselivsnæringen og kulturnæringer	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Produktutvikling av opplevelser og aktiviteter med økt grad av segmentering etter årstider og sesonger, vanskelighetsgrad, varighet og kundegrupper.			
Produktutvikling for vekst på cruise samt økt liggetid: Anløp av oversjøiske skip, ekspedisjonscruise, dagsturer og snuhavnfunksjon			
Etablering av attraksjoner som eksempelvis gruvemuseum, vitensenter, o.a. utvikling av Longyearbyen som attraktiv opplevelsesarena			
Det vises for øvrig til Masterplan for reiselivsnæringen, «Svalbard mot 2025»			

Offentlig administrasjon og helse	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Gjennomføring av Strategisk Næringsplan og øvrige vedtatte utviklingsplaner som Strategisk Havneplan, Masterplan for reiselivet, Lokalsamfunnsplanen, m.v.			
Søk og redningstjeneste, grense og ressurskontroll	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Delta i forskning og utvikling av nytt redningsutstyr og nye løsningskonsepter for SAR i arktiske områder.			
I Strategisk havneplan er det besluttet at Longyearbyen Havn skal initiere arbeidet med etablering av et arktisk SAR kompetansesenter (FoU, kursing, sertifisering m.m.), en rednings-HUB.			
Arbeide for fast stasjonering av nytt redningshelikopter på Svalbard			
Undervisning	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Gjennomføre tiltak i Lokalsamfunnsplanen			
Påvirke Unis/eier til videre satsing og utvikling av Unis			
Arbeide for at undervisnings- og FoU-sektoren øker lokalt kjøp av varer og tjenester			
Arbeide for at UNIS kan tilby flere deltidsstudier i tillegg til eksisterende kurstilbud og fagutdanninger			
Utrede mulighet for etablering av folkehøgskole			
Bedre rammebetingelser for å sende studenter til UNIS			
Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Videreføre av nevnte FoU-prosjekt og initiere nye FoU-prosjekter			
Utvidelse av dagens fasiliteter ved Svalbard Forskningspark. Konsentrasjon av aktivitet og nye fasiliteter som også innebærer samarbeid om logistikkfunksjoner med kommersielle aktører.			
Kapasitetsøkning med nybygde studentboliger er i tråd med UNIS' ambisjoner om vekst i antall studentårsverk.			
Større forskningssamarbeid både øst- og vestover, dvs. både mot Grønland og Russland.			
Styrket teknologiforskning innen bakke-romteknologi, telekommunikasjon, miljø- og ressurovervåking, o.l.			
Økt teknologiforskning innen ulike disipliner som eksempelvis bergteknikk, prosessindustri, cold climate engineering, is (både strøm/klima, is på maritime strukturer som fartøy/installasjoner, ising på land med permafrost, o.a.)			
Tettere samarbeid FoU-næringsliv. Operasjonalisere spin-off potensialet fra FoU-aktivitet for å skape sysselsettingsvekst i Longyearbyen			

Støttefunksjoner til olje og gassnæringen	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Tilby støttefunksjoner på infrastruktur og service for kartleggings- og letevirksomhet i det nordlige Barentshavet			
Utrede mulighetene for et test- og kompetansesenter for operasjoner i Arktis			
Arbeide for etableringskrav på Svalbard for aktivitet på norsk sokkel for lisenser nord i Barentshavet, og i havområdene rundt Svalbard og Bjørnøya			
Samarbeide om utarbeidelse av beredskapsplan for søk- og redning i det nordlige Barentshavet (Kystverkets ansvar)			
Utrede en beredskapsplan for i oljevern Arktis (Kystverkets ansvar)			
Kartlegge potensialet for utvinning av skifergass/gasshydrater på Svalbard			
Tilby støttefunksjoner på infrastruktur og service for kartleggings- og letevirksomhet i det nordlige Barentshavet			
Marine ressurser inkl. fiskeri og fangst	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Aktiv rolle for å tilpasse rammebetingelser (innspill fra Norges Råfisklag)			
Oppfølging av definerte tiltak i Strategisk havneplan, herunder etablering av eget fiskerihavneavsnitt og evt. mottaksfasiliteter			
Samarbeid om bioprospektering mellom Unis og andre FoU-miljø			
Bygge merkevare rundt marine produkter			
Annen virksomhet	Ansvar	Fremdrift	Aksjon / handling
Selge Svalbard som et attraktivt etableringssted			
Oppstart av for-/skisseprosjekt «Arktisk øvingsarena»			
Gjennomføring av tiltak i Strategisk næringsplan			
Longyearbyen som attraktivt og moderne bosted, eks. arkitektur, opplevelser, Smart Arctic City			
Gründerhus / etablerermiljø			

Svalbard har ingen bakside