



Strategisk næringsplan for Svalbard

10. april 2014



Rapporten er levert av:

Multiconsult

Strategisk næringsplan for Svalbard

Innhold

side

Forord	1
1 Hovedpunktene i Strategisk Næringsplan – kortversjon.....	2
2 Innledning.....	5
2.1 Motivasjon.....	5
2.2 Planprosessen. Organisering og deltakere.....	6
3 Overordnet forankring og drivkrefter.....	8
3.1 Lovverk og rammebetingelser	8
3.2 Drivkrefter	9
3.2.1 Geopolitisk bilde.....	10
3.2.2 Økonomiske rammebetingelser.....	10
3.3 Befolkningsutvikling og sysselsettingsstruktur	11
4 Virksomhetsområdene.....	13
4.1 Gruvedrift og industri.....	13
4.1.1 Store Norske Spitsbergen Kulkompani.....	13
4.1.2 Andre mineraler, bygg- og anleggsnæringen og det industrielle næringsmiljøet.....	16
4.2 Transport logistikk og infrastruktur.....	20
4.2.1 Transportinfrastruktur og aktører.....	20
4.2.2 Maritim sektor.....	22
4.3 Handel og forretningsmessig tjenesteyting	24
4.3.1 Informasjon og kommunikasjon (bakkeinfrastruktur og telekommunikasjon)	25
4.4 Reiselivsnæringen og kulturnæringer	26
4.5 Offentlig sektor, samt faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	32
4.5.1 Offentlig administrasjon og helse.....	32
4.5.2 Søk og redningstjeneste samt ressurskontroll	33
4.5.3 Undervisning	35
4.5.4 Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	37
4.6 Nye næringer	41
4.6.1 Støttefunksjoner til olje og gassnæringen.....	41
4.6.2 Marine ressurser inkl. fiskeri og fangst	43
4.6.3 Annen virksomhet	45
5 Utviklings- og vekstpotensial.....	47
6 Handlingsplan	49
7 Vedlegg.....	53

Forord

Svalbards historie er næringshistorie.

Takket være norske næringsaktører så er Svalbard i dag en del av Norge.

Lenge før Svalbard havnet på den politiske arenaen, var det fiskere, fangstfolk og gruvepionerer som så mulighetene i Arktis.

Med fremoverlent fremtidstro trakk de nordover til dette fantastiske vakre landet og skapte aktivitet. En aktivitet som dannet grunnlaget for suvereniteten, for det spennende samfunnet, og den fantastiske plattformen Longyearbyen er i dag.

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, skole, restauranter, kultur og fritidstilbud.

Her finner du omtrent alt. Og ALT er i verdensklasse, på toppen av verden, og innenfor gangavstand.

Som om ikke det var nok så er Longyearbyen sterkt preget av en særdeles trivelig, kompetent befolkning fra mange land, og med et stort engasjement.

I et slikt perspektiv er det vi hevder at Longyearbyen er den arktiske hovedstaden, og er i posisjon til å bli et kraftsentrum i 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 har levert.

I disse dager åpner en av verdens mest avansert kullgruver, det er god og sunn utvikling i reiselivet, studenter og forskere er en markant del av bybildet.

Nå skal vi levere igjen, og vi skal vise verden at her er det vilje, kreativitet og kompetanse. Om jeg skulle beskrive arbeidet med ny næringsplan med noen nøkkelord, blir det:

Symbiose. Kompetanse. Plattform. Utstillingsvindu. Forutsigbarhet.

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

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

Longyearbyen passer perfekt som testarena og utstillingsvindu. Og 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.

Jeg håper ny strategisk næringsplan for Longyearbyen treffer en nerve som gjør at du får lyst til å bli med videre på denne historien.

Takk for alle bidrag, og for engasjert deltakelse i ressursgruppene!

Longyearbyen, 10. april 2014

Terje Aunevik
Leder, Svalbard Næringsforening

1 Hovedpunktene i Strategisk Næringsplan – kortversjon ¹

Utviklinga på Svalbard og særlig i Longyearbyen har de siste 25 årene vært en suksess. I Longyearbyen er folketallet tilnærmet doblet og stedet er blitt et velfungerende og aktivt lokalsamfunn. Kulldrifta i Store Norske er fortsatt viktig men samfunnet har i dag flere bein å stå på. Både reiseliv, forskning og utdanning er viktige næringer, og utgjør sammen med kulldrifta basisvirksomheter² i Longyearbyen. Denne utviklinga er resultat av en ønsket og aktiv norsk politikk nedfelt i planer og stortingsmeldinger.

For 25 år siden dominerte kulldriften næringslivet på Svalbard. Den gangen hadde vi tre store befolkningsentre, Longyearbyen, Barentsburg og Pyramiden, med totalt rundt 1100 innbygger i Longyearbyen og 2000 innbyggere i Barentsburg og Pyramiden. Nå er Pyramiden nedlagt som gruvesamfunn og folketallet i Barentsburg er på rundt 500 mennesker, mens Longyearbyen har økt sitt folketall til rundt 2100 mennesker. Den meget positive utviklingen i Longyearbyen har ført til at stedet i dag er et normalisert norsk lokalsamfunn med skole, barnehage, idrettshall, sykehus, m.m.

Kulldrifta er fortsatt den viktigste næringssektoren på Svalbard. Av 1600 årsverk som ble utført i Longyearbyen/Svea i 2012 så er 400 direkte knyttet til kulldrifta, 230 til overnatting/servering og kultursektoren samt 200 til forskning og undervisning. Bygg og anleggssektoren og transport og lagring er også betydelige med til sammen 310 årsverk, men er avhengig av aktivitetene i basissektorene. Tar vi med indirekte sysselsetting, omfatter kulldrifta samlet sett ca. 600 årsverk.

Basissektorene utgjør rundt 70 % av den faste sysselsettingen i Longyearbyen. Innen forskjellige næringer pendler mange av de fast ansatte. I tillegg preges næringslivet av mye sesongansettelser.

Longyearbyen vil også i framtiden være sentral i utviklingen på Svalbard. For å fortsette den positive samfunnsutviklingen og være et attraktivt tilflyttingsområde, er det viktig å oppnå «kritisk masse» av mennesker og næringsvirksomheter. Med høyere innbyggertall og fortsatt stor andel familiefolk, vil samfunnet være mer robust fordi befolknings- og sysselsettingsvekst skaper synergi som gir økt og utvidet driftsgrunnlag for offentlig og privat tjenesteyting – noe som virker positivt inn på bokvalitet og bolyst.

Interessen for Arktis er økende. Klimaendringene, reiselivsopplevelser, geopolittikk og leting etter naturressurser er de viktigste drivkreftene. Aktivitetene på Svalbard har i økende grad innslag av utenlandsk deltakelse. I tillegg til nordmenn bor og arbeider det folk fra mer enn 40 land på Svalbard og mer enn 50 % av studentene på UNIS er utenlandske, og det er økt internasjonal interesse for å delta i forskning og kommersiell aktivitet.

Kulldrift på Svalbard er omdiskutert ut fra klimapolitiske forhold. Fremtidig drift utfordres også av de lave kullprisene den senere tid, noe som har gitt store driftsunderskudd i Store Norske. Dette, sammen med behov for å åpne nye gruver som sikrer kontinuitet, gjør at selskapet har utfordringer. Selskapet vil fremover arbeide med kostnadsreduksjoner med sikte på å oppnå lønnsom kulldrift i 2015. I tillegg jobber Store Norske med videreutvikling av selskapet.

¹ Oppsummering fra plandokumentet. Utdypende informasjon og referanser gjengis i de respektive kapitlene.

² Næringsaktiviteten på Svalbard er delt i to: basisaktivitet og avledet aktivitet. Basisvirksomheten genererer inntekt utenfor Svalbard. Den delen av næringslivet som produserer for lokalmarkedet kaller vi avledet virksomhet (se Samfunns- og næringsanalysen 2013. NIBR).

Mulighetene i Arktis er mange, men det er også utfordringene knyttet til å finne en bærekraftig utvikling som ivaretar sårbare miljøområder. Næringsutøvelse og miljøvern har konfliktområder som det hittil har vært mulig å finne løsninger på. For næringslivet er langsiktighet, forutsigbarhet og tilgang til attraktive næringsarealer avgjørende rammebetingelser for investeringsbeslutninger. Dette er særlig viktig i områder der klimatiske utfordringer og avstandsulemper representerer merkostnader.

I næringsplanen har mulighetsrom de neste 20-30 årene vært fokusert.

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 nedlastning av satellittdata. Det er i dag rundt 40 slike antenner i Longyearbyen som laster ned data fra rundt 70 satellitter i polare baner.

I arbeidet med masterplanen for reiselivet, har det vært snakket om et utviklingspotensial som tilsier en tredobling av dagens aktivitet, dvs. fra 230 til ca. 700 årsverk. Dette vil kreve utbygging av overnattingskapasitet og nye aktivitets- og opplevelsestilbud. Det er allerede kjente planer for kapasitetsutvidelser med til sammen 300 nye senger.

UNIS – Universitetscenteret på Svalbard - som ble etablert i 1993 har skissert en aktivitetsøkning fra dagens rundt 450 studenter, til en dobling. Dette vil innebære en økning av antall ansatte fra dagens 90 til 140, i tillegg til avledet FoU-aktivitet og samarbeid, gjesteforelesere, m.v.

Forskningssektoren utenom UNIS har i ressursgruppesamlinger skisserer en dobling av dagens aktivitet, dvs. opp mot 200 årsverk. På Svalbard er det tre ulike forskningsmiljøer; et i Ny Ålesund knyttet til naturvitenskapelig forskning, et i Svea knyttet til industriell forskning og et i Longyearbyen knyttet til aktivitetene ved UNIS, basert på feltaktivitet innen biologi, geologi og arktisk teknikk og logistikk samt geofysikk.

Det er gjort oljefunn i Hoop-feltet sør for Bjørnøya. Statoil deltar i boringer utenfor Øst-Grønland og russerne har skutt seismikk vest for Svalbard. Olje- og gassvirksomheten kan potensielt få stor betydning for Svalbard, men det er per i dag ikke åpnet for petroleumsvirksomhet i områdene rundt Svalbard.

Det er også muligheter for annen mineralutvinning enn kull både på Svalbard og i havområdene rund Svalbard (s.k. seabed mining). I tillegg er næringsaktører involvert i gruve- og mineralprosjekt på Øst-Grønland og Longyearbyen har et potensial for håndtering av logistikk og støttefunksjoner blant annet på grunn av godt utbygd infrastruktur.

Marin sektor gir nye muligheter for næringsaktivitet. Endringer i sjøtemperaturen gjør at flere arter trekker nordover og dette kan gi muligheter for å etablere støttefunksjoner til flåte og mannskap, landing og lagring, samt andre logistikkfunksjoner.

Utviklingspotensialet i maritim sektor vurderes som stort på Svalbard. I Nasjonal Transportplan er det avsatt 200 millioner kroner til investering i nytt havneavsnitt i Longyearbyen. Potensialet er knyttet til aktivitetsøkning i transport og logistikk for forventet vekst i eksisterende og fremtidig næringsaktivitet, i reiselivsnæringen, nye seilingsruter, økt ressurskontroll, i søk- og redningstjenesten, osv.

Økt aktivitet innen alle sektorer vil også medføre behov for andre tjenester innen bygg og anlegg, logistikk, forvaltning, handel og service.

En aktivitetsøkning i Arktis betinger utbygging av søk- og redningstjeneste (SAR – search and rescue). På grunn av godt utbygd infrastruktur, sykehus og kommunikasjon, vil Svalbard og Longyearbyen ha en helt sentral posisjon i denne utviklingen.

Det ligger videre et potensial for ny næringsvirksomhet i skjæringspunktene mellom næringsliv, forskning og forvaltning. Miljøene på Svalbard har solid kompetanse på støttefunksjoner som ivaretar sikkerhet til både mannskap og utstyr. Dette vil være viktig også for nye aktører som skal etablere seg i Arktis.

For å kunne utløse potensialet på alle virksomhetsområder, må det satses offensivt innenfor akseptable rammer for miljø, bærekraft og økonomi.

Oppsummert viser næringsplanarbeidet at mulighetene er gode for en meget positiv utvikling på Svalbard og i Longyearbyen.

Næringsplanen legger til grunn at kulldriften fortsetter, i tillegg til vekst på andre og nye næringsområder. Dersom driftsbetingelsene for utvinning og drift på kull tilsier en nedtrapping, må dette skje gradvis slik at man ivaretar kontinuitet i samfunnet og unngår at viktig og kanskje uerstattelig nøkkelkompetanse forsvinner.

Framtidsutsiktene for Svalbard de neste 25-30 årene er positive, men det må tas aktive grep for å videreutvikle næringslivet og samfunnet. Av den grunn bør gjennomføringen av handlingsplanen i foreliggende Strategisk næringsplan for Svalbard følges opp på en offensiv og handlekraftig måte.

Bilde 1: Fra Lunckefjell. Foto: Store Norske



2 Innledning

2.1 Motivasjon

Arktis er 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.

Dette er bakgrunnen for at Svalbard Næringsforening (SNF) og Longyearbyen Lokalstyre har tatt initiativ til å få utarbeidet en strategisk næringsplan for Svalbard med hovedvekt på Longyearbyen. Arbeidet er finansiert av Justis- og beredskapsdepartementet, Nærings- og Handelsdepartementet (nå Nærings- og fiskeridepartementet), Innovasjon Norge, Longyearbyen lokalstyre og Svalbard Næringsforening.

Arbeidet med strategisk næringsplan må ses i sammenheng med øvrige planprosesser fordi næringsaktører, berørte parter, interessenter, offentlige instanser, m.fl. langt på veg er de samme. Dette gjelder:

- Lokalsamfunnsplanen: Longyearbyen lokalstyre
- Strategisk havneplan: Longyearbyen lokalstyre
- Masterplan for reiselivet: Svalbard Reiseliv AS (nå: Visit Svalbard AS)

Næringsforeningen ønsker spesielt å se på sammenhengene mellom infrastruktur, næring, forskning, og den geografiske posisjon som Svalbard har.

Prosjektbeskrivelsen fra Svalbard Næringsforening definerer prosjektmålet slik:

«Hensikten er å utarbeide en næringsanalyse for Svalbard med hovedvekt på utviklingen i Longyearbyen. Analysen skal bidra til at det fattes gode beslutninger, og en av forutsetningene i prosjektet er at videreutviklingen av et robust familiesamfunn i Longyearbyen ivaretas».

Analysebegrepet er brukt for å vektlegge betydningen av en grundig statusbeskrivelse. Fra kjent informasjon, dvs. historikk og status, skal fokus dreies mot et fremtidsrettet strategiarbeid og sluttproduktet blir en strategisk næringsplan (SNP), en felles næringsstrategisk plattform for Longyearbyen som inneholder:

- Overordnet forankring og drivkrefter
- Statusbeskrivelse. Muligheter og utfordringer innen utpekte og relevante næringsområder (muligheter og utfordringer i et 30-årsperspektiv med hovedfokus på de første 15 årene)
- Målsettinger, strategier og handlingsplan

Styringsgruppen har lagt til grunn en ambisjon om større robusthet, der dagens befolkningstall er et minimum, og der det både er ønskelig og forsvarlig med bærekraftig vekst.

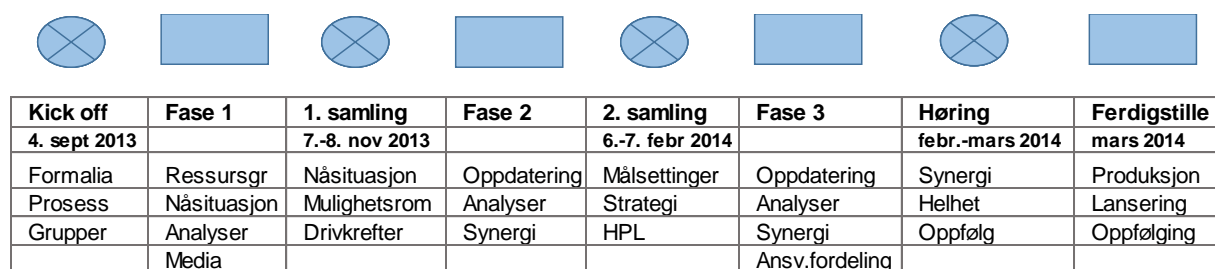
Sentralt i næringsarbeidet for Svalbard er de Svalbardpolitiske målene, og en strategisk næringsplan har stor betydning i forbindelse med disse. Longyearbyen skiller seg fra kommuner på fastlandet. Næringsaktiviteten her bidrar til å oppfylle målene i norsk svalbardpolitikk. Av den grunn vil ikke betydningen 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.

2.2 Planprosessen. Organisering og deltakere

Lokale og eksterne aktører ble invitert inn i arbeidet som deltakere i ressursgrupper. Det har vært fokusert på sektorer som reiselivet, bergverk og mineraler, FoU og undervisning, bygg og anlegg, maritim sektor, privat og offentlig tjenesteytende sektor (inkl. kompetansebedrifter) samt nye næringer. Det har vært drøftet muligheter og målsettinger, og ressursgruppene har spilt inn problemstillinger rundt drivkrefter og rammebetingelser, potensial for vekst og synergi.

Det er gjennomført samlinger i ressursgruppene i november 2013 og i februar 2014. Prosjektledelsen har i samarbeid med styringsgruppa utarbeidet grunnlagsnotater til hver samling og oppsummeringsnotat etter. Planforslaget (ekskl. handlingsplan) har vært til uttalelse hos ressursgruppemedlemmene.

Figur 1: *Prosessen, med tidsplan.*



Prosjektorganisering

Prosjekteier	Svalbard Næringsforening
Styringsgruppe	Styret i Svalbard Næringsforening og lokalstyreleder
Prosessleder	Tore Andreassen, Anupa AS
Prosjektleder	Hilde Grimstad, Multiconsult

Ressursgruppesamlingene har vært helt sentrale i drøfting av status og mulighetsområder, muligheter og strategier samt forslag til tiltak.

Fra nærings- og samfunnslivet på Svalbard har følgende deltatt:

- Frank Jakobsen (LNS Spitsbergen)
- Fred Skancke Hansen (University Centre in Svalbard)
- Frigg Jørgensen (Association of Arctic Expedition Cruise Operators)
- John Einar Lockert (Spitsbergen Adventure Group)
- Kim Holmén (Norsk Polarinstitut)
- Trygve Steen (Spitsbergen Travel)
- Knut H. Holst-Hansen (Spitsbergen Travel)
- Ole Arve Misund (University Centre in Svalbard)
- Per Andersson (Store Norske Spitsbergen Kulkompani)
- Sveinung Lystrup Thesen (Store Norske Spitsbergen Kulkompani)
- Peter Brugmans (NGU Bergmesteren for Svalbard)
- Robert Nilsen (Svalbard Reiseliv)
- Ronny Brunvoll (Svalbard Reiseliv)
- Sten-Christian Pedersen (Kongsberg Satellite Service / Svalsat.)

I tillegg har flere andre vært invitert med i prosessen, men av ulike årsaker ikke deltatt.

Styringsgruppen har vært styret i Svalbard Næringsforening utvidet med lokalstyreleder:

- Terje Aunevik (Pole Position Logistics), leder
- Trond Hellstad (Sparebank1 Nord-Norge)
- Harald Fagermoen (Telenor Svalbard)
- Leif Wik (Vedlikeholdsbutikken)
- Morten Pettersen (Svalbard Arctic Sport)
- Per Chr. Frøislie (Store Norske Spitsbergen Kulkompani)
- Robert Johansen (Lufttransport)
- Christin Kristoffersen (Longyearbyen lokalstyre)

De **eksterne deltakerne** er invitert med på grunn av deres kompetanse og innsikt i tema som er vurdert som særlig relevant for næringsplanarbeidet på Svalbard. Her har følgende deltatt:

- Ahmet Özsoy (Gulf Agency Comp.)
- Benedikte Solås (Norsk olje og gass)
- Geir Seljeseth (Norsk olje og gass)
- Grete Kristoffersen (Næringsforeningen i Tromsøregionen)
- Hanne Markussen Eek (Norsk Bergindustri)
- Kenneth Ruud (Universitetet i Tromsø)
- Sølvi Lyngnes (BI reiseliv)
- Ulf Winther (SINTEF Fiskeri og havbruk)
- Victor D. Norman (Norges Handelshøgskole)
- Wenche Nygaard Eeg (Cruise Norway)
- Ola Borten Moe (tidl. statsråd) deltok per lyd-/bildeoverføring

Bilde 2: Første næringsplansamling. Foto: Christopher Engås..



3 Overordnet forankring og drivkrefter

3.1 Lovverk og rammebetingelser

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 (LL) 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 bosetting 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.

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.

Bergverksordningen av 7. august 1925³ 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.

3.2 Drivkrefter

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 er dominerende når status skal beskrives. En Samfunns- og næringsanalyse for Svalbard har de siste 20 årene vært gjennomført tilnærmet årlig, og data fra analysen 2013, utarbeidet av NIBR⁴, er lagt til grunn også for arbeidet med strategisk næringsplan.

Det ble utarbeidet et «enn hvis..?» notat/innlegg til andre ressursgruppesamling som drøftet en situasjon der kullprisene på verdensmarkedet falt slik at driftsgrunnlaget til Store Norske falt bort, eller at selskapet ikke fikk mulighet for videre prospektering/nye forekomster. Et slikt scenario kan ikke kategorisk utelukkes, og ville vært kritisk for Svalbard og Longyearbyen.

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 er i dag et moderne samfunn med et kompetent lokalstyre som i større grad enn tidligere kommuniserer ambisjoner og planer. Den drivkrafta som ligger i det lokale engasjementet har vært - og vil fortsatt være svært viktig for samfunnets videre utvikling.

Lokalsamfunnet i Longyearbyen er lite og sårbart. Sammenhengene mellom de ulike 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

³ <http://www.lovdatabasen.no/cgi-wifit/ldles?doc=/sf/sf/sf-19250807-3767.html>

⁴ Se NIBR-rapport 2013:26

nivå og aktivitet som et minimum for å opprettholde et robust og attraktivt familiesamfunn i Longyearbyen.

3.2.1 Geopolitisk bilde

Svalbards geografiske posisjon er betydningsfull for Norge.

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.

Utenriksminister Børge Brende sa i sitt nordområdeforedrag «En aktiv nordområdepolitikk – vekst og nyskaping 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.

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 den nye regjeringa ved statsministeren og utenriksministeren har signalisert at den vil ha en fortsatt aktiv og offensiv Nordområdepolitikk.

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

3.2.2 Økonomiske rammebetingelser

Enhver som er i stand til å klare seg selv, kan oppholde seg og være bosatt på Svalbard,. Dette gjelder også for utlendinger. Nordmenn på Svalbard vil også ha bostedstilknytning til sin hjemkommune på fastlandet. De økonomiske insitamentene for å bo og arbeide på Svalbard har også vært knyttet til reduserte skatte- og avgiftssatser. 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.

Tilgang på boliger er i dag en knapphetsfaktor, og prisnivået relativt høyt.

Avstandsullempe gir seg utslag i høyere transportkostnader enn på fastlandet. Dette gjelder alle varer og tjenester.

En viktig rammebetingelse for både dagens og fremtidig samfunn, er energiforsyning. Denne er i dag en knapp faktor både med tanke på kapasitet og regularitet, og har betydning for samfunnssikkerhet. På kort sikt kan dette potensielt være et etableringshinder for næringsvirksomhet.

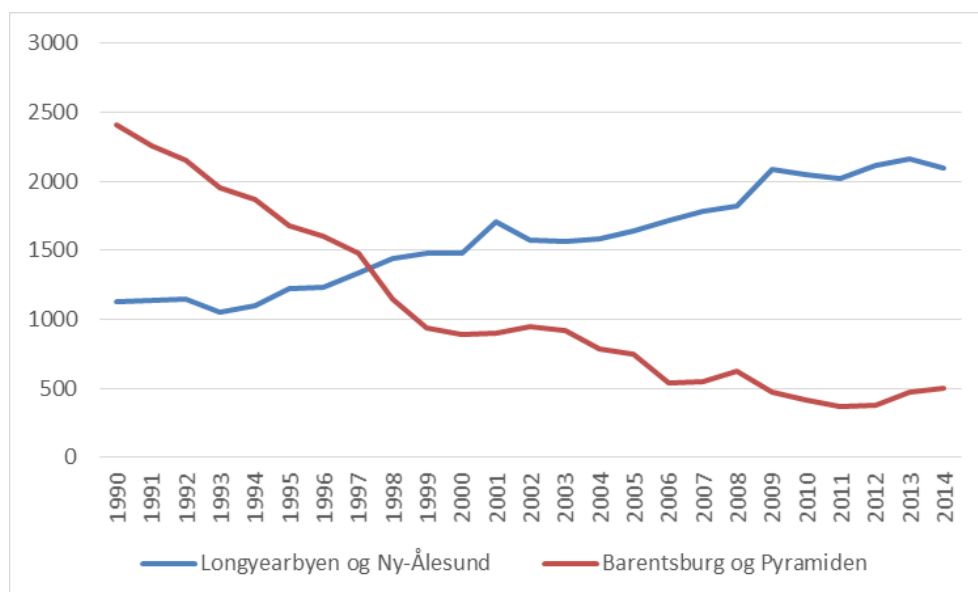
Kostnadsnivået er høyere enn på fastlandet på forbruksartikler, innbo, mat og energi. I tillegg gjør klima og miljø at kostnadene forbundet med fritid er høye (bekledning, utstyr, sikkerhet, o.a.). I og med at alle bosatte nordmenn har en bostedskommune på fastlandet, er det også rimelig å anta at reisekostnader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

For virksomheter som skal etablere seg eller utvide på Svalbard, er Innovasjon Norge sine økonomiske virkemidler tilgjengelig. For næringsetableringer som krever bygg eller annen tilrettelegging, er Longyearbyen Lokalstyre plan- og bygningsmyndighet. Per i dag er næringsareal en knapp faktor, arealavsetning (herunder opparbeidelse med grunnlagsinvesteringer som VVA) er gitt prioritet både i Lokalsamfunnsplanen og Strategisk havneplan. Det betales ikke eiendomsskatt på Svalbard.

3.3 Befolkningsutvikling og sysselsettingsstruktur

Antall bosatte på Svalbard var pr 1. juli 2013 2.700 personer. I tillegg til de 2 195 innbyggerne i Longyearbyen og Ny-Ålesund, var det 493 fastboende innbyggere i Barentsburg (på 1990 tallet var det drøyt 2000 innbyggere i Barentsburg og Pyramiden til sammen) og 10 polakker på det polske vitenskapsakademis forskningsstasjon i Hornsund. Andelen utenlandske statsborgere i Longyearbyen har økt fra rundt 230 i 2004 til rundt 480 i 2013.

Figur 2. Befolkningen på Svalbard. 1990 – 2014. Kilde: SSB.



I tillegg bor det rundt 10 personer i Hornsund.

Verdiskaping er bruk av kunnskap, kapital og/eller arbeid med det formålet å skape økonomiske verdier. Verdiskaping brukes om den verdøkning et (uferdig) produkt eller tjeneste får i hvert ledd av verdikjeden. Verdiskapingen er den tilleggsverdi hvert ledd eller hver bedrift gir produktet eller tjenesten. Det er altså det skattbare overskuddet som grovt sett utgjør verdiskapingen. Et annet begrep for verdiskaping er **bruttoprodukt** som fremkommer i nasjonalregnskapet.

I dette arbeidet har vi ikke hatt tilgang på akkumulerte bedriftsregnskap for næringsgruppene på Svalbard. De sist publiserte fylkesfordelte nasjonalregnskapstallene er fra 2010, og med et så stort tidsetterslep reduseres informasjonsverdien. Av den grunn har vi fokusert på andre kvantitative indikatorer for hovednæringsgruppene på Svalbard.

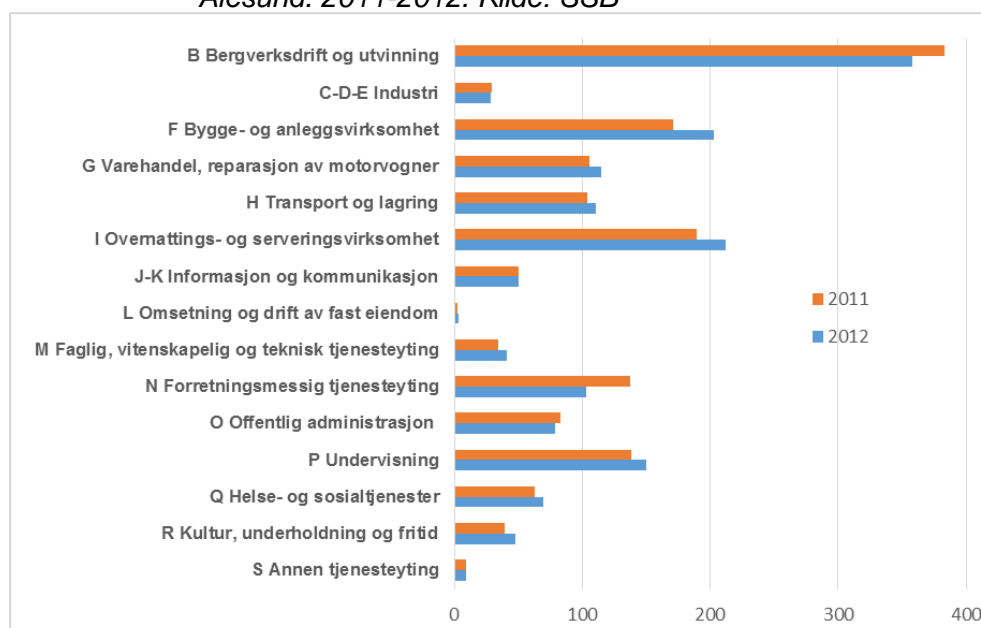
Strukturstatistikken fra 2012 utarbeidet av Statistisk sentralbyrå oppsummerer status på næringsområder, samt en del utviklingstrekk. Figur 3 viser antall årsverk i Longyearbyen og Ny-Ålesund i 2011 og 2012, fordelt på hovednæringsgrupper. Samlet antall årsverk utført på Longyearbyen, Svea og Ny-Ålesund i 2012 var 1642 (ekskl. studenter) og av dette utgjorde direkte ansatte i bergverksnæringen rundt 25 %.

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

I dag utgjør deltidsstillinger og sesongarbeidskraft en relativt stor andel av arbeidsstyrken. Av samlet ca. 2.300 sysselsatte i Longyearbyen, Ny-Ålesund og Svea i 2012, er ca. 1.360 i faste heltidsstillinger, ca. 250 i faste deltidsstillinger og ca. 700 i sesongengasjement.

Siden 1990 har Longyearbyen gått fra i hovedsak å være et gruvesamfunn med «litt» 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).

Figur 3: Årsverk bedrifter, etter næringshovedområder. Longyearbyen/Svea og Ny-Ålesund. 2011-2012. Kilde: SSB



4 Virksomhetsområdene

Statistikken det vises til er fra Statistisk Sentralbyrå. Definisjoner av basiskategorier for virksomheter er gjort med utgangspunkt i SSB's næringsgruppering, se også NIBR-rapport 2013:26, vedlegg 1 og 2.

Fra og med 01.01.2014 gikk Longyearbyen lokalstyre tilbake til en formannskapsmodell. De tre kommunale foretakene⁵ ble oppløst. Sysselsettingsregistreringer og aktivitetsnivå på de ulike næringsgruppene inkluderer ansatte i kommunalforetakene.

4.1 Gruvedrift og industri

Tabell 1: Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk. 2012: Kilde: SSB

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000 kroner)
Bergverk og utvinning	3	404	323 000	959 820
Industri	8	29,6	-	-
Bygg og anlegg	14	208,9	137 317	528 538

Næringsgruppen «Bergverk og utvinning» består av SNSK-selskaper. «Industri» er bakeri, systue, gullsmed og Longyearbyen lokalstyre Bydrift KF. «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 (41 prosent i 2011). Det ble investert for rundt 295 millioner kroner i utbygging av infrastruktur til Lunckefjell 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 (jf. omtale under pkt. 3.1).

Kulldriften i Barentsburg er i dag 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. Ressursgrunnet er usikkert og det er ikke kjent hvilke økonomiske lønnsomhets- eller driftskrav den russiske stat stiller.

4.1.1 Store Norske Spitsbergen Kulkompani

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 99,9 % eid av den norske stat. I konsernet inngår Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS, Store Norske Gull AS, Store Norske Boliger AS og Pole Position Logistics AS (majoritetseier). I tillegg er selskapet medeier i andre selskaper, herunder infrastruktur som havner og kaianlegg.

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. I sist tilgjengelig statistikk fra SSB inngår sysselsetting og aktivitet i Bydrift KF i flere næringsgrupper.

Status og utviklingstrekk

SNSKs kulldrift på Svalbard sysselsetter i dag ca. 300 årsverk i kjernevirksomhet og støttefunksjoner. Tidligere foregikk mesteparten av kullproduksjonen ved Longyearbyen. I dag foregår hovedvirksomheten til Store Norske 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 eksporteres fra Svalbard, og Tyskland alene kjøper mer enn halvparten.

Med dagens perspektiver og produksjonsnivå har Store Norske potensielt drivverdige ressurser frem til ca. 2030.

- **Svea Nord** har vært i drift siden 2002 og produksjonen i denne gruvas kjerneområde avsluttes i begynnelsen av 2015, når hovedproduksjonen i Lunckefjell starter. Randsonen i Svea Nord anslås til 7,1 millioner tonn og vil bli tatt ut etter Lunckefjell. Svea Øst antas å inneholde 2,7 millioner tonn og vil, dersom den er drivverdig, bli tatt ut etter Lunckefjell. .
- Februar 2014 åpnet **Lunckefjell** sørøst for Svea Nord. Her er ressursanslaget på 8,4 millioner tonn. Full drift fra 2015 og beregnet produksjon til og med 2019.
- Forekomsten ved **Ispallen** sør for Svea antas å inneholde 11 millioner tonn salgbart kull. Forhåndsmelding om ny kullgruve ble sendt mars 2014.
- I **Gruve 7** i Adventdalen ved Longyearbyen er ressursanslaget ca. 1,8 millioner tonn, pluss en mulig reserve på 2 millioner tonn. Årlig uttak er ca. 65-70.000 tonn. Det lokale energiverket kjøper årlig ca. 25-30.000 tonn av produksjonen fra Gruve 7.
- Kjente ressurser i tillegg til forannevnte, er **Bassen/Operafjellet** som ligger i Adventdalen, like ved Longyearbyen. Antatt ressursgrunnlag på 12 millioner tonn. Drift her kan gi stor aktivitet i Longyearbyen. Det er søkt utmål i Operafjellet.

Selskapet planlegger med jevnest mulig overgang mellom feltene slik at store opp- eller nedbemanninger unngås.

Kullprisene på verdensmarkedet har variert mye. Toppåret de siste 10 årene var i 2008 med oppnådd gjennomsnittspris på 175 \$ pr tonn, og lavest i 2002 da den var nede i 36 \$ pr tonn. I perioden 2012 til 2013 har prisene ligget på ca. \$75-95 pr tonn⁶.

Prisen pr tonn varierer også med kvaliteten, og Store Norske oppnår et betydelig pristillegg på de delene av kullet som har spesielt god kvalitet. Kull med høyt karboninnhold, høy brennverdi og lavt svovelinnhold er ettertraktet blant annet for prosessindustrien der en benytter dette i fremstilling av høykvalitets stål. Forekomsten i Lunckefjell antas å inneholde mer enn 60 % av høykvalitetskull, såkalt PCI- kull (Pulverized Coal Injection).

⁶ Priset de siste årene skyldes bl.a. overgang fra kullfyrte til gassdrevne kraftverk, spesielt i USA. Et av Norges viktigste gassmarkeder er Tyskland. Europa – med Tyskland i spissen – har ambisiøse målsettingene med hensyn på reduksjon i CO₂-utslipp, men har de siste årene åpnet for stor import av kull fra USA. Kull utkonkurreres som energikilde i USA av billig skifergass, og selges derfor billig til Europa i konkurranse med eksempelvis Svalbard-kull.

Store Norske har fokus på driftseffektivisering og tilpassing til rammebetingelsene. Av den grunn gjennomførte selskapet en nedbemanning i 2013/2014 med ca. 80 årsverk.

Mulighetsområder

Staten som eier har signalisert at de ikke vil subsidiere drift og har satt lønnsomhet som et krav. Dette utfordres selskapet på direkte gjennom prisutviklingen på verdensmarkedet, tilpassing av kostnadsnivå, et økende politisk press for innfasing av mer fornybar energi, vern/fredning av områder med (potensial for) drivverdige kullressurser, osv.

I et langsiktig perspektiv kan et scenario være at kulldrift reduseres som næring på Svalbard. Konsekvensen av reduksjon i kjernevirksomheten kan innebære at investert kapital og utstyr må finne alternativ anvendelse, og/eller at aktivitet vris over på andre virksomhetsområder. Den industrielle aktiviteten har i dag indirekte virkninger som vare- og tjenestekjøp, anslått til 0,4-0,5 i avledet virksomhet⁷. Videre vil bortfall av arbeidsplasser påvirke etterspørselen etter offentlige tjenester som skole, barnehager, infrastruktur, mv. 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 sektor, men påvirker nedre grense for hvilket nivå som trengs for å opprettholde tjenesteproduksjonen. Oppsummert vil en (dramatisk) nedskalering av kulldrift og bergverksindustrien på Svalbard innebære en hurtigere reduksjon i arbeidsstyrken enn ved tilsvarende aktivitetsreduksjon på fastlandet.

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

1. Fortsette kulldriften med samme omfang som i dag. Lage et produktutviklingsløp som potensielt øker inntjening med mulig synergi, og etterlater et godt miljøfotavtrykk som blant annet innebærer å redusere det klimamessige fotavtrykket av kullet på Svalbard.
2. Avvikle kulldriften over en «rimelig» periode.

Fremtidig selskapsstrategi besluttes av styret i Store Norske. Omfanget av Store Norskes fremtidige kulldrift på Svalbard er betinget av en rekke faktorer, blant annet råstofftilgang, tilgang på kvalifisert arbeidskraft, kullprisene på verdensmarkedet og andre rammefaktorer.

Store Norske arbeider med utvikling av nye produkter og har fått bevilgning fra Norges forskningsråd på 3,5 millioner kroner av samlet prosjektkostnad 10 millioner kroner for å utvikle nye nisjeprodukter av kull som kan gi et bedre dekningsbidrag. I prosjektet skal det utvikles spesialprodukter til metallurgisk industri, komposittmaterialer og spesialkarbon, samt produsere olje og koks fra kull.

Store Norske sin arktiske ingeniør- og teknologikompetanse er både allsidig og spesifikk. I det ligger at de sysselsetter mange disipliner og er eksperter på operasjoner i arktiske forhold. 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.

For å utnytte sine unike konkurransefortrinn bedre, kan det være viktig og riktig for SNSK også å søke samarbeid og «joint ventures» med aktører som har komplementær

⁷ Det innebærer at ett årsverk i industrien har en indirekte virkning på 0,4-0,5 årsverk i tillegg. Ref. Samfunns- og næringsanalysen, 2012, NIBR.

kompetanse- og forretningskunnskap. Da kan man utnytte SNSK sin arktiske- og industrielle kompetanse til å skape ny virksomhet for SNSK og Longyearbyen.

Målsettinger

- Videreføre en bærekraftig kulldrift på Svalbard
- Være ledende på arktisk industriell kompetanse

Strategier

- Arbeide for aksept for videre kulldrift og industri
- FoU på nye produkter/anvendelsesområder
- Utnytte arktisk industriell kompetanse på nye områder (geografisk, faglig)
- Effektiv drift

Tiltak i handlingsplan

- Næringspolitisk arbeid for gode ramme- og driftsbetingelser
- Påvirke eier til avklaring

4.1.2 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. (Ref. blant annet historien om The Northern Exploration Company Ltd. (NEC) med den karismatiske grunnleggeren og eventyreren Ernest Richard Mansfield.)

Store Norske Gull AS ble etablert i 2003 med formål å kartlegge, undersøke og drive gull- og andre mineralforekomster. Selskapet hadde ved utgangen av 2013 25 undersøkelsesrettigheter i Finnmark, 47 i Troms og 12 utmål, samt 15 funnpunkt ved St. Jonsfjorden på Svalbard. Kjerneboring og geofysiske målinger er gjennomført, men Store Norsk-konsernet har valgt ikke å prioritere satsningen på forekomstene, og selskapet er p.t. til salgs.

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.

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.

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

Figur 4: Kart over mineralressurser, aktiviteter og forekomster på Svalbard. Se også vedlegg 7



Kilde: Norsk Polarinstitutt

Prospektering og kommersiell drift på utvinning av ikke-fornybare naturressurser oppfattes ofte som kontroversielt i miljøsammenheng i Vesten. Teknologitviking 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 (Leonhard Nilsen & Sønner) Spitsbergen AS alene rundt 75 årsverks fordelt på bygg, anlegg og logistikk.

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 kunde som har behov for ny eller bedre infrastruktur, bygg eller liknende for å utføre sin virksomhet, handtere volum- eller standardøkninger. 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.

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 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.

Figur 5: Geologiske undersøkelser, ressurspotensial. Grønland.



Kilde: EU

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/utforskning,
- utbygging, utvinning/drift,
- leveranser og utskipping.

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 kapasitetsskranke 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, blant annet av Sintef.

Målsettinger

- Etablere drift på andre mineraler, herunder «seabed mining»
- Næringslivet i Longyearbyen deltar i annen industriell aktivitet i Arktis/andre polare områder

Strategier

- Arbeide for økt geologisk kartlegging
- Skape forutsigbare rammebetingelser for økt industri
- Markedsføre og selge av kompetanse og støttefunksjoner for næringsprosjekter også i øvrige polare områder

Tiltak i handlingsplan

- 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 forutsigbare rammebetingelser på forvaltning, miljø/areal og økonomi for eventuell fremtidig industriell virksomhet
- Iverksette samarbeid om markedsføring av arktisk bygg-, anleggs- og industrikompetanse
- Etablere økt samarbeid mellom næringsliv og FoU om kompetanse- og industriutvikling
- Kartlegge muligheter for å legge prosjekter/aktivitet for seabed mining til Longyearbyen

4.2 Transport logistikk og infrastruktur

Tabell 2: Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk. 2012. Kilde: SSB.

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000 kroner)
Transport og lagring	17	102,2	86 538	257 476

Sysselsettingen i denne sektoren er blant annet ansatte i flyselskapene Airlift og Lufttransport, Avinor, transportører (buss og taxi), Bring og Posten, o.a.

For næringsutvikling og vekst på Svalbard, er egnet infrastruktur 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
- 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 transport- og logistikknæringen på Svalbard.

4.2.1 Transportinfrastruktur og aktører

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.

Status og utviklingstrekk

Svalbard Lufthavn Longyearbyen⁹ 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 jettfly av typen 737 eller lignende. Terminalen er da en flaskehals ved høy grad av samtidighet, men med god organisering kan snuoperasjoner gjennomføres for middels store cruiseskip.

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

⁹ Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha flyplassen frem til 01.07.2016.

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.

Avinor ferdigstiller ny helikopterhangar på 2500 m², med kapasitet inntil 3 helikoptre samtidig.

Flere selskaper tilbyr taxi, maxi-taxi og busstransport. Busselskapene tilbyr sightseeing, flybusskjøring og annen passasjertransport.

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. Longyearbyen lokalstyre eier Bykaia som har 8,4 meter dyptgående og er 85 meter lang, og i tillegg en flytekai som betjener fartøy opp til 60m. Etter renovering/ombygging av Kullkaia og Gammelkaia har disse dyptgående/kailengde på henholdsvis 10m/64m og 6m/54m, og får fast dekke i 2014.

I dag er liggekapasitet ved kai en knapp faktor, og situasjoner hvor skip legges på redan 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.

Ved Longyearbyen havn er flere aktører lokalisert med bygningsmasse og tjenester rettet mot godshåndtering, lagring, shipping og logistikk. Der er lagerhaller for varm-, kjøll- og fryselagring. Aktiviteten over havna og i transport-/logistikkbransjen er dimensjonert etter etterspørselen fra eksisterende næringsliv. I tillegg har det lenge vært levert skreddersydde logistikk-løsninger 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.

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 kapasitetsskranke unngås.

Svalbard og områdene rundt har bare delvis **bredbåndsdekning**. Nord for 72 grader er dekkningen 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.

Mulighetsområder innen transportinfrastruktur og -aktivitet

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 ferdsel med store skip (dyptgående 10-15 meter enkelte steder). Ferdsel 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 aktivitetsøkninger og -trafikk kan skje, må egnet infrastruktur etableres. Dette gjelder både maritimt med seilingsleder og god dybde, samt tilpasset sjørettet næringsareal.

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

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)

Tiltak i handlingsplan

- Tiltak for transportinfrastruktur er ivaretatt i Lokalsamfunnsplan, Avinors virksomhetsplan og Strategisk havneplan

4.2.2 Maritim sektor

Svalbards geografiske plassering gir Norge en meget sentral posisjon i Nordområdene og Arktis. Dette er understreket både i Regjeringen Stoltenberg IIs Nordområdemelding og Nasjonal Transportplan (St.Meld. 26, 2012-13), hvor det ble bevilget inntil 200 millioner kroner til havneutbygging i Longyearbyen. Fra Nasjonal Transportplan heter det blant annet:

"Hovedutfordringen for Longyearbyen er å betjene den ulike skipstrafikken innenfor en forholdsvis kort sesong, med eksisterende kapasitetsbegrensninger ved havneanleggene. Under behandlingen av meldingen fremhevet Stortinget bl.a. de sterke nasjonale interesser og folkerettslige forpliktelser som er knyttet til øygruppen. Stortinget mente videre at dette tilsier et sterkt statlig engasjement, herunder opprusting og utbygging av tung infrastruktur som havnefasiliteter..."

Status og utviklingstrekk

Kapasiteten på dagens havnebygg er fullt utnyttet og tilleggsarealer i en rigg er tatt i bruk. Skisseprosjekt for nytt havnebygg og terminalbygg er påbegynt.

Innføringen av losplikt har medført at Kystverket har inngått avtale med Longyearbyen havn om utleie av leiligheter til loser, kontorarealer, bil og tilbringertjeneste (båt). Kystverket opplyser at det i 2012 ble utført rundt 60 losoppdrag på Svalbard, og at antallet per august

2013 er 80. Lostjenesten på Svalbard drives av loser fra fastlandet som blir sendt til Svalbard ved behov.

Status for havna er at kapasiteten er utfordret. På kort sikt innebærer det tilstrekkelig antall kaimeter slik at fartøy får løst sine oppgaver. Dette må avhjelpes med nybygg av kaier.

Statistikk fra Longyearbyen havn viser at det i 2012 var til sammen 812 skipsanløp i Longyearbyen, og antall liggedøgn var 688. Bruttotonnasjen var på ca. 2,3 millioner tonn. Denne øker fordi skipsstørrelsene øker (særlig cruiseskip).

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.

Mulighetsområder for maritim sektor

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, og dette tillater ikke containerskip med stort dyptgående.

I en ny 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 shippingrutene. 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 kompetansefortrinnet.
- 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

- Longyearbyen Havn skal være det foretrukne knutepunkt for all aktivitet med et maritimt logistikkbehov i Høy-Arktis

Langsiktige målsettinger

- Longyearbyen havn skal legge til rette for tilstrekkelig kapasitet og fasiliteter for både SAR-kapasitet, 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 passasjerreise 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.

Handlingsplan

- Gjennomføre Strategisk havneplan for Longyearbyen, vedtatt i Longyearbyen lokalstyre 11.02.2014

4.3 Handel og forretningsmessig tjenesteyting

Tabell 3: Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk. 2012: Kilde: SSB

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000 kroner)
Varehandel og rep. av motorvogner	25	106,5	52 767	388 155
Informasjon og kommunikasjon	10	50,3	31 373	272 448
Omsetning og drift av fast eiendom	26	3,8	1 217	73 192
Forretningsmessig tjenesteyting	27	148,8	64 537	247 228
Annen tjenesteyting	7	9,5	4 349	581

Lønnskostnader innebærer lønn, feriepengar, honorarer, arbeidsgiveravgift til folketrygden, innberetningspliktige pensjonskostnader og andre personalkostnader for arbeid utført på Svalbard.

Denne sektoren 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.

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.

4.3.1 Informasjon og kommunikasjon (bakkeinfrastruktur 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.

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.

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 bygger normalt 1-2 nye antenner pr år pga. av økt aktivitet og etterspørsel etter kostnadseffektive tjenester.

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°, se også for øvrig punkt 4.3.1.

Nordområdene dekkes i dag av satellitt taletelefoni, radio og værmelding, skipsradio og nødalarmer, smalband 0,1 Mbps. Det som mangler¹⁰ er blant annet bredband og militær datakapasitet. I tillegg er kapasiteten for lav til å sende kart, foto, film, seismikkdata, miljødata og værdata.

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
- Etablering av flere IKT-bedrifter (ikke-stedbundne virksomheter)

Tiltak i handlingsplan

- Samarbeid med reiselivsnæringa om turproduksjon og åpningstider
- Samlokalisering av IKT-bedrifter i eget bygg
- Samarbeid om FoU-prosjekter
- Arbeide for styrkede satellittkommunikasjonsløsninger for Arktis
- Markedsføre Svalbard som attraktivt etableringssted for nye IKT-etableringer

Kulepunkt 3, under strategier¹¹)

4.4 Reiselivsnæringen og kulturnæringer

Tabell 4: Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk. 2012. Kilde: SSB.

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000 kroner)
Overnatting og servering	13	184,7	71 297	207 245
Kultur, underholdning og fritid	18	45,3	19 951	40

Omsetningen for bedrifter innenfor overnattings- og serveringsvirksomhet beløp seg til over 207 millioner kroner i 2012, noe som er en nedgang på 5,7 prosent fra året før.

Sysselsettingen på hotellene svinger med sesonger, og også på Svalbard er det stor innpendling av arbeidskraft fra utlandet (Sverige bl.a.). Sysselsettingsstatistikken viser en jevn fordeling av menn og kvinner i overnattings- og serveringsbransjen, med stor andel

¹⁰ Ref. Norsk Romsenter.

¹¹ Med stedbunden virksomhet tenkes det på vare- eller tjenesteleveranse som avhenger av at dette foregår en spesifikk plass, mens en ikke-stedbunden virksomhet kan være «hvor-som-helst». Eksempelvis må en snøscootertur på Svalbard foregå der, mens Statens Innkrevingsentral eller call-senter ikke har noen geografisk binding.

deltidsstillinger og sesongengasjement. For kulturnæringene er det overvekt av kvinnelig sysselsatte.

Turisme og cruiseaktivitet i Arktis er underlagt et omfattende internasjonalt og nasjonalt regelverk som har til formål å beskytte miljøet og ivareta sikkerhet. Visit Svalbards ¹² visjon sier:

«Svalbard skal være det ledende og best bevarte høyarktiske reisemålet i verden. Dette skal oppnås gjennom en styrt utvikling som tar utgangspunkt i og hensyn til den sårbare naturen og med fokus på miljø- og kunnskapsbasert turisme».

Det pågår et arbeid med «Masterplan for reiselivet» på Svalbard. Her defineres strategier for kvalitet, kapasitet, marked, miljø og sikkerhet.

Stortinget utpekte turisme og reiseliv som et satsningsområde på Svalbard på 1990-tallet. St.meld.nr. 22 (2008-2009) om Svalbard slår fast at reiselivsnæringen, sammen med kulldrift og forskning, skal være en av tre grunnpilarer for videre samfunnsutvikling på Svalbard. Det er bred politisk enighet om disse målene, som har ligget fast i lang tid.

I regjeringen Stoltenberg IIs dokument «**Destinasjon Norge. Nasjonal strategi for reiselivsnæringen**» (Nærings- og handelsdepartementet (NHD) april 2012) er det formulert tre vesentlige mål for arbeidet med reiselivsnæringen:

1. Økt verdiskaping og produktivitet i reiselivsnæringen.
2. Flere helårs arbeidsplasser og mer solide bedrifter, særlig i distrikts-Norge.
3. Flere unike og kvalitativt gode opplevelser som tiltrekker seg flere gjester med høy betalingsvillighet.

Og videre; «*Målene skal nås gjennom en langsiktig og effektiv satsing på reiselivsnæringen, satsing på bærekraftig utvikling og økt samarbeid. Reiselivsnæringen skal være en av de næringer Norge vil leve av i fremtiden. Reiselivspolitikken skal bidra til å utvikle en høyproduktiv og kunnskapsbasert næring*».

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 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 på øygruppen. Opplevelses- og reisemålsutvikling for Svalbard er omtalt i eget avsnitt, og her fokuseres miljø- og vernesaker:

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

I tiltaksdelen legger vi 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

¹² Tidligere Svalbard Reiseliv

samfunnsfunksjoner. Naturen er spektakulær og reiselivsnæringen tilbyr et bredt spekter av tilrettelagte opplevelser og aktiviteter.

På den ene siden har Svalbard åpenbare avstandsullemper, 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. Dette er en generell utfordring i reiselivsnæringen, men merkes kanskje spesielt godt på Svalbard hvor sesongvariasjonene er store og lokalmarkedet er relativt lite.

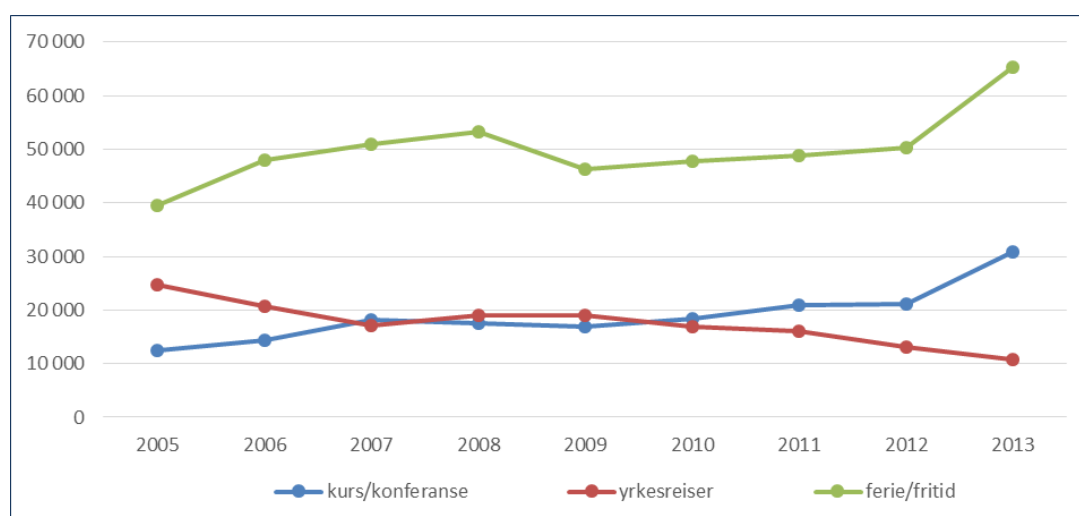
Svingningene i kundetilfanget gjør det utfordrende for bedriftene å tilby helårige arbeidsplasser til fag- og ressurspersoner. Sesongvariasjonene gjør at behovet for antall sysselsatte varierer stort mellom høy- og lavsesong. Det samme gjør etterspurt kompetanse, språkferdigheter, andre kvalifikasjoner. 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.

Det mest brukte målet på reiselivsaktivitet, er overnattingsstatistikk. Dette vil være lavere enn totalt antall besøkende, fordi en del tilreisende overnatter privat og cruisepassasjerer overnatter om bord i skipene.

Siden Svalbard ble «åpnet» for turisme har antall gjestedøgn i Longyearbyen økt fra 24 000 i 1993, til 107 000 i 2013 (ref. Svalbard Reiseliv). Overnattingskapasiteten på Svalbard er i dag 820 sengeplasser. Overnattingsdøgn fordelt på markedssegment viser:

- økning på ferie- og fritidsmarkedet i tidsperioden i 2013 etter en lengre periode med stagnasjon
- gradvis vekst i kurs-/konferansemarkedet og markant økning fra 2012-2013
- relativt markert nedadgående trend for antall yrkesreisende som ytterligere forsterkes siste året

Figur 6: Gjestedøgn fordelt på markedssegment. 2005-2013. Longyearbyen.



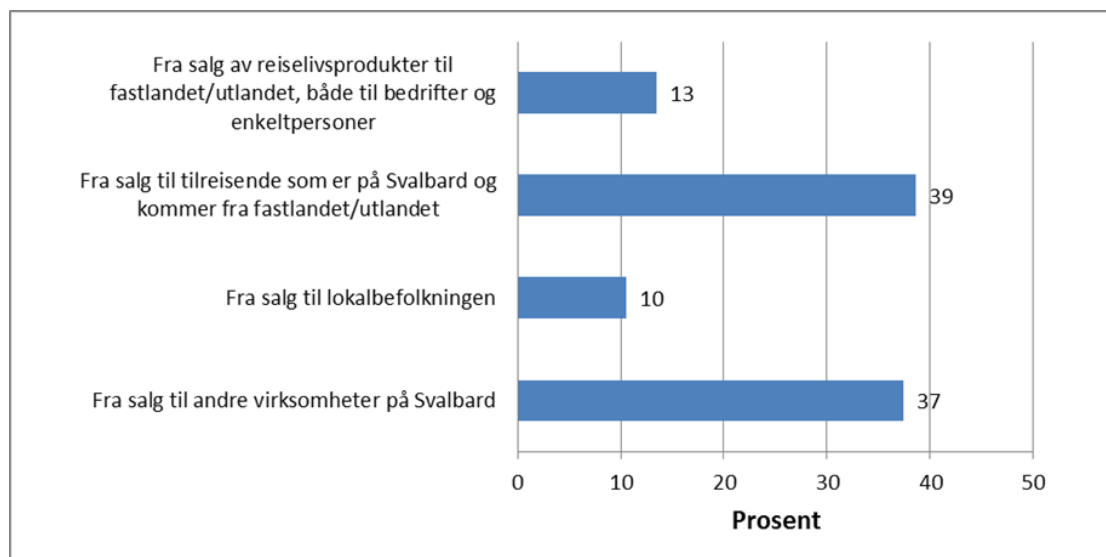
Kilde: Visit Svalbard

Svingningene i ferie- og fritidstrafikken er større enn for øvrige segmenter og utgjør volumet i hotellovernattingene. Variasjoner vil direkte påvirke dagsturtrafikk (med båt) 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.

Figur 7 viser opprinnelsen til omsetning i overnattings- og serveringsbransjen (fra SSB). Reiselivsnæringen består av bedrifter som både har et lokalmarked, og et «eksportmarked», dvs. salg til tilreisende. Som figuren under viser, var 37 % av omsetningen fra salg til andre virksomheter på Svalbard, mens 39 % var salg til tilreisende. Som «eksportinntekt» kan også salg til fastlandet/utlandet inkluderes (utgjør 13 %).

Figur 7: Omsetning overnattings- og serveringsbedrifter. Svalbard. 2012. Kilde: SSB.



Fra 2013 ble det igjen konkurranse på flytransport da Norwegian gjenopptok flygninger tur/retur Svalbard tre ganger i uken. For reiselivsnæringen er konkurranse generelt positivt da kapasiteten totalt sett øker. For 2012 var det 27 charterflygninger og dette forventes økt i årene som kommer.

Fra næringslivshold er Svalbards naturverdier fremhevet som kjernen i reiselivsproduktene, og det er derfor 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 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.

Cruisetraffikk til/fra Longyearbyen havn er registrert på ulike kategorier skip. Trenden for oversjøiske **cruiseskip** er 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. Videre er sesongforlengelse en trend, dvs. at sesongen starter tidligere og slutter seinere.

Dagsturer er sightseeing fra Longyearbyen og utføres i dag 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 økt verdiskaping.

Direkteomsetningen i Longyearbyen av cruisetraffikken ble beregnet til 28 mill. NOK i 2012¹³, noe som er omregnet til anslagsvis 20 direkte og 10 indirekte årsverk i handel, service og reiselivsbedrifter. I Ny-Ålesund er den cruiserelaterte omsetning på 3 mill NOK som gir rundt 2 årsverk. Det er gjort beregninger som antyder at passasjerer i gjennomsnitt legger igjen ca. 750 hver pr døgn i Longyearbyen/Ny-Ålesund.

Det pekes på muligheter i markedet for vekst i reiselivsnæringen, og forhold som tilgjengelighet, samarbeid og tilrettelegging. Sistnevnte innebærer praktisk tilrettelegging for turister både på havna, med gangveg opp til byen, med skilting og informasjon, rydding, osv. Tilgjengelighet har to sider: Tidsmessig er tilgjengeligheten til Svalbard god når begge de norske flyselskapene flyr flere ganger ukentlig. Tilgjengelighet har også en økonomisk side, og prismessig er denne bedret betydelig som følge av konkurranse (ref. foregående punkt).

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.

Varslet tungoljeforbud på skip fra 2015 kan medføre utfordringer på kort sikt. Næringen har utfordringer knyttet til informasjon og kunnskapsnivå i markedet om mulighetene på Svalbard. Eksempelvis er det ikke kommunisert godt nok ut at det er en seilingskorridor for skip som fører tungolje¹⁴, og at Svalbard har fritak for NOX. På lang sikt kan vekstpotensialet i næringen knyttes til utvikling av gode «shorex», dvs. å utvikle attraktive reiselivsprodukter på land, opplevelser og aktiviteter som gir økonomiske ringvirkninger av cruisetraffikken.

Store Norske sin tilrettelegging i Gruve 3 som et gruvemuseum og/eller vitensenter kan ha et reiselivspotensial. I løpet av sommeren og høsten 2013 har deler av daganlegget (varmtlageret og dagoppholdet) i den nedlagte gruva fått en oppgradering i form av varme, lys, VVS og sikkerhetsinstallasjoner.

En dimensjonerende faktor for kapasitet i reiselivsnæringen, er overnattingstilbudet. Det er kjente 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.

Samarbeid for økt verdiskaping kan innebære å tilrettelegge/tilpasse seg hverandre i større grad. Eksempelvis kan kortere aktivitets- og opplevelsestilbud som ikke varer hele dagen selges til kurs- og konferansegjester. På den måten rekker gjestene også forretninger i normal åpningstid. Videre kan det være et hensiktsmessig med større grad av

¹³ Kilde: Samfunns- og næringsanalysen for Svalbard 2013. NIBR-rapport 2013:26.

¹⁴ Tungoljeforbudet avgrensner ferdsel med store skip (som frakter tungolje) til Isfjordbassenget.

produkt differensiering, dvs. utvikling av lavterskeltilbud og ikke bare «ekstremturisme» slik mange utlendinger kanskje oppfatter snøscooterturer?

Det kan ligge et potensial for økt aktivitet og verdiskaping av cruisetrafikken. Longyearbyen havn var i 2013, sammen med Tromsø havn, Norges største snuhavn. 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.

Trust Arktikugol planlegger å bygge et reiselivssenter i Longyearbyen med kapasitet opp til 40 personer som en «ventestasjon» mellom Longyearbyen lufthavn og planlagt opprusting av Tulipan hotell i Pyramiden, en satsing som tenkes rettet mot mer eksklusive målgrupper.

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 verdiskaping av reiselivstrafikken
- Selge hverandre
- Videreføre cruisekoordinatorprosjektet

Tiltak i handlingsplan

- 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.

Det vises for øvrig til Masterplan for reiselivsnæringen på Svalbard (under arbeid og ventes ferdig i løpet av 2014).

4.5 Offentlig sektor, samt faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting

Tabell 5: Sysselsettingsregistreringer og næringsstatistikk. 2012: Kilde: SSB.

Næringsgruppe	Antall bedrifter	Årsverk	Lønnskostnader (i 1000-kroner)	Omsetning (i 1000 kroner)
Offentlig adm.	9	78,8	54 252	11 264
Helse- og sosialtjenester	10	71,4	42 268	12 081
Undervisning	4	154,9	-	-
Faglig, vitensk., og teknisk tjenesteyting	30	43,4	36 024	27 912

Sysselsettingen 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 med havområdene rundt, mens ressurskontrollen i havområdene i hovedsak ivaretas av Kystvakta. Aktiviteten rundt Svalbard er relativt stor og økende.

4.5.1 Offentlig administrasjon og helse

Sysselmannen på Svalbard er Regjeringens øverste representant på øygruppen. Etaten har miljøvernavdeling, politiavdeling og flere andre fagområder i samme organisasjon. Administrativt er Sysselmannen underlagt Justis- og beredskapsdepartementet, men etaten utfører oppgaver for en rekke andre departementer, blant annet Klima- og miljødepartementet.

Det er 32 ansatte som er organisert i tre avdelinger: Miljøvernavdeling, politiavdeling og administrasjonsavdeling. I tillegg har assisterende sysselmann en stab som jobber på tvers av avdelingene. 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.

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 har ikke traumemottak eller fødeavdeling, men har operasjonssal og foretar 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 tilnærmet 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

- Sterkt og robust familiesamfunn i Longyearbyen gjennom bærekraftig vekst
- Større lokalpolitisk handlingsrom, med fokus på næringsutvikling
- God og profesjonell lokal forvaltning
- Styrket energiforsyning

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

Tiltak i handlingsplan

- Gjennomføring av Strategisk Næringsplan og øvrige vedtatte utviklingsplaner som Strategisk Havneplan, Masterplan for reiselivet, Lokalsamfunnsplanen, mv.

4.5.2 Søk og redningstjeneste samt 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 dekket 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 grader nord.
- 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.

Figur 8 viser blant annet norsk ansvarsområde for søk- og redning i Arktis.

Figur 8: Sektorinndeling (se referanse i figuren)



Kilde: The Arctic Institute –Center for Circumpolar Security Studies

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 fra 1. april 2014. Redningshelikoptrene er tilpasset flyvninger i streng kulde, har lang rekkevidde, autohoover, varmesøkende kamera og er utstyrt for nattdryvninger. Sysselmannen har inngått kontrakt om nytt tjenestefartøy fra sesongen 2014.

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

Målsetting

- Søk- og redningstjenesten tilpasset fremtidig aktivitet i Arktis

Strategi

- Arbeide for styrking av både privat- og offentlig beredskap (stasjonering, kapasitet og kompetanse)

Tiltak i handlingsplan

- 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.

4.5.3 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**¹⁵ (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 UNIS ble startet for 20 år siden, til dagens nivå med rundt 170 studentårsverk. 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, prospektering, arktisk biologi, osv.

UNIS' fakultet består av 50 % nordmenn og 50 % internasjonalt tilsatte. I 2013 er det 20 fulltids professorer samt 21 Associated professorer samt ca. 170 gjesteforelesere. I tillegg kommer ansatte i administrative og tekniske støttefunksjoner. Samlet antall årsverk som ble utført på UNIS i 2012 var ca. 90 hvorav ca. 60 utføres av bofaste ansatte. UNIS har tilbudt 499 studenter fra mer enn 20 nasjoner plass ved semesterstart høsten 2013. Målsettingen er en forholdsmessig lik fordeling av norske og internasjonale studenter.

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 turløp. Studiet undervises på engelsk og gir praktisk og teoretisk kompetanse i guiding og turplanlegging i polare strøk.

Høgskolen i Narvik¹⁶ startet forkurs for ingeniørutdanningen på Svalbard i september 2014. Studiet skal være samlingsbasert slik at det også er tilpasset de som går skift. Forkurset gir nødvendig teoretisk kompetanse i fagene norsk, matematikk, engelsk, kjemi og fysikk, samt samfunnsfag.

Studentsamskipnaden i Tromsø 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

¹⁵ I dag Universitetssenteret på Svalbard.

¹⁶ I samarbeid med Longyearbyen lokalstyre, Store Norske, LNS Spitsbergen AS og NITO.

antydnet at både antall studenter og antall ansatte kan dobles i forhold til dagens aktivitet. Men da må det tilrettelegges for det.

Målsettinger

- Opprettholde gode skole- og barnehagetilbud
- Videregående skoletilbud må styrkes
- Doble aktiviteten på UNIS
- Doble antall vitenskapelige stillinger utenom UNIS

Strategier

- Økt FoU-aktivitet i norske og internasjonal miljø
- Bygge ut UNIS
- Etablere kapasitet på havnelager for fartøy, utstyr, mv 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

Tiltak i handlingsplan

- Gjennomføre tiltak i Lokalsamfunnsplanen
- Påvirke UNIS/eier til videre satsing og utvikling av UNIS
-

4.5.4 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: 9: 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. Utdringer og usikkerhet knytta 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 utstyres 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 Polarinstituttets 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 miljøovervåking¹⁷. 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.

¹⁷ Selskapet er registrert innenfor overnatting og servering. Kings Bay er et heleid selskap under Nærings- og fiskeridepartementet.

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.

Flere land trapper opp forskningsaktiviteten i Ny-Ålesund, og den tysk/franske stasjonen AWIPEV er samlet den største forskningsaktøren.

I forskersamfunnet Ny-Ålesund har den relative andelen norsk forskning falt fra rundt halvparten til en tredjedel i løpet av ti år (ref. Norsk Polarinstitut). 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.

Bilde 3: 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, egnete 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.

Målsettinger

- Doble antall vitenskapelige årsverk utenom UNIS

Strategier

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

Tiltak i handlingsplan

- Videreføring av nevnte FoU-prosjekt
- 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 bakkinfrastruktur, telekommunikasjon, miljø- og ressursovervåking, 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.)
- Operasjonalisere spin-off potensialet fra FoU-aktivitet for å skape sysselsettingsvekst i Longyearbyen

4.6 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.

4.6.1 Støttefunksjoner til olje og gassnæringen

Oljevirkomheten beveger seg nordover i Barentshavet og Statoil vil i 2014 være 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.

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 petroleumsaktiviteten 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 skifergass 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.

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 trinnsvis. 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 antydnet tidsperspektiv 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 beredskap¹⁸.

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 begrenning 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.

Se for øvrig ressurskart fra Nordregio bakerst i dokumentet.

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

Tiltak i handlingsplan

- 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 skifer-gass/gasshydrater på Svalbard

4.6.2 Marine ressurser inkl. fiskeri og fangst

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

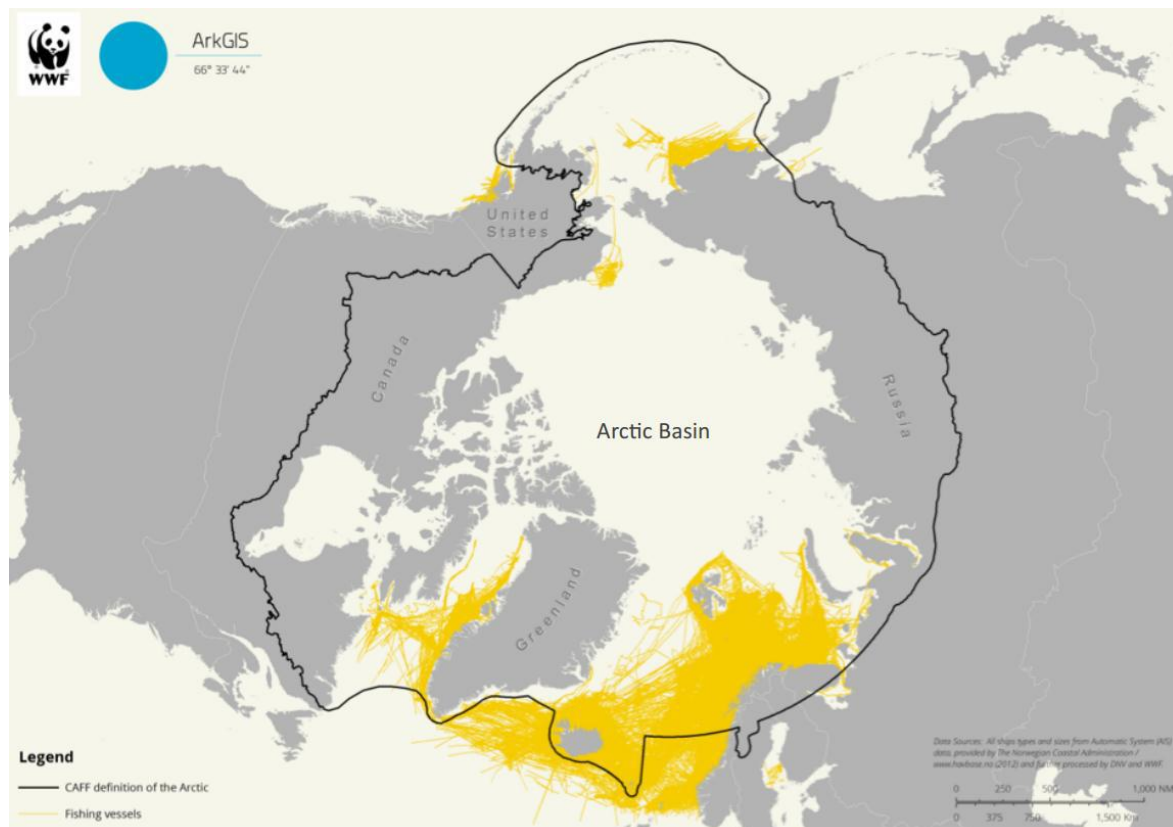
¹⁸ Se: http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/kampanjer/konsekvensutredning_barentshavet.html?id=696283

Som figuren 9 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. Fangstområdene for torskefisk, hval og pelagiske arter trekker nordover. Det samme gjør snøkrabbe og kongekrabbe. Hvorvidt dette kan føre til fremtidige etableringer av virksomhet på Svalbard er usikkert, da avstands- og transportulempene til hovedmarkedene er relativt store sammenliknet med fastlandet.

Fiskeriaktivitet kan representere et fremtidig potensial for økt næringsaktivitet på Svalbard i form av liggetid, mannskapsbytter, 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.

Oppdrett av arter som f.eks. ishavsrøye kan være et mulighetsområde, forutsatt at dette er like (eller mer) lønnsomt enn å bygge tilsvarende anlegg på fastlandet. Per i dag er det vanskelig å se at Svalbard har noen konkurransemessige fortrinn som kan gi grunnlag for slik aktivitet, i tillegg kreves sannsynligvis en lovendring.

Figur 10: Oversikt, trafikk av fiskefartøy (se referanse i figuren). 2012.



Source: Arctic Geographical Information System (ArkGIS), www.arkgis.org/fishing_vessels.aspx/map.aspx?node=2091. Data source: Automatic System (AIS) data, provided by the Norwegian Coastal Administration/www.havbase.no (2012) and further processed by DNV and WWF.

Blant de helt konkrete mulighetsområder innen marine ressurser, er 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.

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.

Det har en stund vært kjent at et fiskemottak med frysehotell har vært planlagt i Barentsburg i regi av Arctic Resource Norge AS, og at norske rådgivningsmiljø har bistått i utarbeidelse av skisseprosjekt og nødvendige søknader. Anlegget er kostnadsberegnet til rundt 200 mill. kr. og skal evt. etableres på Trust Arktikugols tomt. Trust Arktikugol har foreløpig meldt at de ikke er interessert i å delta på eiersiden. Fremdrift i saken avhenger av saksbehandling hos norske myndigheter.

Målsettinger

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

Strategier

- Arbeide for god tilrettelegging med areal og infrastruktur
- Tilrettelegge for nyetableringer
- Avklare rammebetingelser, ressursforvaltning, o.a.

Tiltak i handlingsplan

- Oppfølging av definerte tiltak i Strategisk havneplan, herunder etablering av eget fiskerihavneavsnitt og evt. mottaksfasiliteter
- Samarbeid om bioprospekteringsprosjekter mellom UNIS og andre FoU-miljø

4.6.3 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. 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 Sintef's SARI-prosjekt og andre initiativ/tiltak (omtalt i punkt 4.5.4).

I Strategisk havneplan for Longyearbyen fokuseres det naturlig nok på 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:

- Testsenters for arktisk teknologi på maritime operasjoner, sikkerhet, HMS, annet
- Ballongtransport (knyttet til FoU)
- 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

- 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

Tiltak i handlingsplan

- Selge Svalbard som et attraktivt etableringssted
- Oppstart av for-/skisseprosjekt «Arktisk øvingsarena»
- Gjennomføring av tiltak i Strategisk næringsplan

5 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. Et arbeid fra NIBR¹⁹ gjør framskrivninger av sysselsetting og aktivitet på dagens satsingsområder – reiselivsnæringen og FoU/undervisning – og skisserer følgende alternativer:

- En dobling av antall ansatte i reiselivsnæringen betinger at antall turister mer enn dobles. Økt turisme innebærer stor vekst i fly- og skipstrafikk og økt press på naturområder. Reiselivsnæringens sesongvariasjoner innebærer liten grad av kompenserende tilskudd i form av helårsarbeidsplasser.
- En dobling av antall ansatte i FoU-sektoren vil ha små effekter ved bortfall av kulldriften. Dette fordi sektoren er liten målt i bofast sysselsetting
- En dobling av antall studenter antas å gi små ringvirkninger for lokalsamfunnet
- En samtidig dobling av antall studenter og antall ansatte i reiseliv og FoU kan være tilstrekkelig for å opprettholde sysselsettingen i Longyearbyen

Alternativene over er fra NIBR-rapporten, og siste scenario vurderes som usannsynlig i nevnte rapport fra 2008 – med mindre det gjøres en ekstraordinær satsing som innebærer at Svalbardsamfunnet tilføres betydelige virkemidler.

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 i kapittel 4 vist til ulike infrastrukturtiltak som både er planlagt og vedtatt, eksempelvis nyinvesteringer i antenner, havneutbygging, standardheving på flyplassen, styrket energiforsyning, o.a. Gjennomføring av denne typen tiltak er nødvendige betingelser for aktivitetsvekst i flere av næringsområdene som er omtalt. Tiltak som havneutbygging er allerede besluttet finansiert helt eller delvis i offentlige budsjetter.

For nyetableringer vil det i tiltaksdelen være relevant å se på skattesystemet og virkemiddelordninger som kan brukes som 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 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 man opplever i areal- og forvaltningssaker hvor eksempelvis Svalbardmiljøloven gir Longyearbyen lokalstyre svært 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 estimater og bygger på presentasjoner og drøftinger i ressursgruppene, i tillegg til innsamlet informasjon om bedriftene og næringsområdene.

¹⁹ "Kulldriftens betydning for utviklingen i Longyearbyen", NIBR 2008:22.

Med henvisning til gjennomgangen i hele kapittel 4, oppsummeres utviklings- og vekstpotensialet for de neste 15- 20 årene på Svalbard slik:

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

Næringsområde	Status	Mulighetsområder	Vekstanslag *
Gruvedrift, industri bygg- og anlegg	Store Norske dominerende. Tung bygge- og anleggsnæring	Fortsatt kulldrift og industri, men på et lavere nivå enn i dag. Diversifisering og støttefunksjoner i nye markeder. Nye mineralprosjekter.	
<i>Årsverk</i>	<i>643</i>		<i>(-x) - 0</i>
Transport, logistikk og infrastruktur	Vekst hos alle aktører. Totalt sett ledig kapasitet, men begrensninger på samtidighet.	Fremvekst av nye næringer og større aktivitet på eksisterende. Havneutbygging og kapasitetsøkning, også for flere kunde- og brukergrupper. Økt tjenestetilbud.	
<i>Årsverk</i>	<i>102</i>		<i>10 - 50++</i>
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.	
<i>Årsverk</i>	<i>319</i>		<i>50 - 150</i>
Reiselivsnæringen og kulturnæringer	Status er bedret lønnsomhet og vekst i besøkstall. Tiltak på gang med produktutvikling, samarbeid og kapasitetsøkning.	Vekstpotensial definert innen alle markedssegmenter. Masterplan for reiselivet har bred oppslutning. Gode vekstimpulser.	
<i>Årsverk</i>	<i>230</i>		<i>50 - 100</i>
Offentlig sektor. Faglig/vitensk. tjenesteyting.	Svalbard har solid posisjon innen FoU/vitensk. tjenesteyting, undervisning.	Sterke vekstambisjoner innen FoU/vitensk. tjenesteyting, undervisning. Sysselsetting og tjenestetilbud i offentlig sektor må dimensjoneres (opp) etter behov. Utflytting av statlig virksomhet. SAR og beredskapstjenester.	
<i>Årsverk</i>	<i>349</i>		<i>100 - 300</i>
Nye næringer		Testsenter for arktisk teknologi, støttefunksjoner til olje- og gassnæringen, IKT, fiskeri og marin aktivitet, annet.	
<i>Årsverk</i>			<i>10 - 100</i>
Samlet status	1.643	Endring/vekstpotensial (* anslag)	220 – 700

6 Handlingsplan

Sammenstilling av anbefalte tiltak som følger opp prioriterte målsettinger og strategier for de ulike virksomhetsområdene med forslag til anbefalt ansvarsfordeling.

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

Kapittel-henvisning	Tiltak i handlingsplan	Ansvar	Fremdrift
4.1.1 Store Norske	Næringspolitisk arbeid for gode ramme- og driftsbetingelser	Styre og ledelse i Store Norske	Løpende
	Påvirke eier til avklaring	LL i samarbeid med Store Norske	Løpende
4.1.2 Andre mineraler, bygg og anlegg	Kartlegging av aktuelle områder for å finne ut om det er drivverdige forekomster av mineraler både på land og til havs (seabed mining).	SNF i samarbeid med LL, Norges Geologiske Undersøkelse og Norsk Polarinstittutt	Oppstart 2014
	Arbeide for forutsigbare rammebetingelser på forvaltning, miljø/areal og økonomi for eventuell fremtidig industriell virksomhet	SNF i samarbeid med LL	Løpende
	Iverksette samarbeid om markedsføring av arktisk bygg-, anleggs- og industrikompetanse	SNF i samarbeid med de enkelte næringsaktører	
	Etablere økt samarbeid mellom næringsliv og FoU om kompetanse- og industriutvikling	SNF, Unis/andre, næringsaktører	Løpende
	Kartlegge muligheter for å legge prosjekter/aktivitet for «seabed mining» til Longyearbyen	SNF, Unis/andre	
4.2.1 Transport, logistikk	Tiltak for transportinfrastruktur er ivaretatt i Lokalsamfunnsplan, Avinors virksomhetsplan og Strategisk havneplan	LL, Avinor, Longyearbyen Havn	
4.2.2 Maritim sektor	Gjennomføre Strategisk havneplan for Longyearbyen, vedtatt i Longyearbyen lokalstyre 11.02.2014	Longyearbyen Havn	

Kapittel-henvisning	Tiltak i handlingsplan	Ansvar	Fremdrift
4.3.1 Info.- og komm. næringer	Samarbeid med reiselivsnæringa om turproduksjon og åpningstider	SNF i samarbeid med Svalbard Reiseliv	2014-2015
	Samlokalisering av IKT-bedrifter i eget bygg	Telenor initierer	Oppstart 2014
	Samarbeid om FoU-prosjekter	Næringsaktørene. SNF initierer	Oppstart 2014
	Arbeide for satellittkommunikasjonsløsninger for Arktis (ref. ASK-prosjektet)	Næringsaktørene. SNF initierer	
	Markedsføre Svalbard som attraktivt etableringssted for nye IKT-etableringer	Næringsaktørene. SNF initierer	
4.4 Reiselivsnæringen	<p>Produktutvikling av opplevelser og aktiviteter med økt grad av segmentering etter årstider og sesonger, vanskelighetsgrad, varighet og kundegrupper.</p> <p>Produktutvikling for vekst på cruise samt økt liggetid: Anløp av oversjøiske skip, ekspedisjonscruise, dagsturer og snuhavnfunksjon</p> <p>Etablering av attraksjoner som eksempelvis gruvemuseum, vitensenter, o.a.</p>	Det vises til Masterplan for reiselivsnæringen på Svalbard	Oppstart 2014
4.5.1 Off. adm.	Gjennomføring av Strategisk Næringsplan og øvrige vedtatte utviklingsplaner som Strategisk Havneplan, Masterplan for reiselivet, Lokalsamfunnsplanen, m.v.	SNF i samarbeid med LL, Longyearbyen Havn, Svalbard Reiseliv, o.a.	Oppstart 2014
4.5.2 SAR, kontroll	Delta i forskning og utvikling av nytt redningsutstyr og nye løsningskonsepter for SAR i arktiske områder. Ref. "Strategisk havneplan for Longyearbyen" og arktisk SAR kompetansesenter (FoU, kursing, sertifisering m.m.)	Longyearbyen Havn i samarbeid med Sysselmannen, Kystverket, m.fl.	2015 (Se Strategisk Havneplan)
	Arbeide for fast stasjonering av nytt redningshelikopter på Svalbard	LL i samarbeid med Sysselmannen, Avinor, m.fl.	2014

Kapittelhenvisning	Tiltak i handlingsplan	Ansvar	Fremdrift
4.5.3 Undervisning	Gjennomføre tiltak i Lokalsamfunnsplanen	LL og Unis	Løpende
	Påvirke Unis/eier til videre satsing og utvikling av Unis	SNF, LL og Unis	
4.5.4 Faglig, vitensk., teknisk tjenesteyting	Videreføre av igangsatte FoU-prosjekt	De respektive FoU-aktørene	I hht. prosjektplaner
	Initiere nye FoU-prosjekter	Svalbard Forskningspark i samarbeid med interessenter og aktører	
	Utvidelse av dagens fasiliteter ved Svalbard Forskningspark	UNIS	
	Konsentrasjon av aktivitet og nye fasiliteter som også innebærer samarbeid om logistikkfunksjoner med kommersielle aktører	SNF og UNIS	
	Kapasitetsøkning med nybygde studentboliger er i tråd med UNIS' ambisjoner om vekst i antall studentårsverk.	UNIS	
	Større forskningssamarbeid både øst- og vestover, dvs. både mot Grønland og Russland.	UNIS initierer	
	Styrket teknologiforskning innen bakke-romteknologi, telekommunikasjon, miljø- og ressursovervåking, o.l.	Telenor initierer	
	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.)	SARI	
	Operasjonalisere spin-off potensialet fra FoU-aktivitet for å skape sysselsettingsvekst i Longyearbyen	SNF i samarbeid med LL og Svalbard Forskningspark	

Kapittel-henvisning	Tiltak i handlingsplan	Ansvar	Fremdrift
4.6.1 Støttefunksjoner	Tilby støttefunksjoner på infrastruktur og service for kartleggings- og letevirsomhet i det nordlige Barentshavet	SNF i samarbeid med LL	
	Utrede mulighetene for et test- og kompetansesenter for operasjoner i Arktis	Longyearbyen Havn i samarbeid med Kystverket, SNF og næringsaktører	
	Arbeide for etableringskrav på Svalbard for aktivitet på norsk sokkel for lisenser nord i Barentshavet, og i havområdene rundt Svalbard og Bjørnøya	SNF i samarbeid med LL	
	Samarbeide om utarbeidelse av beredskapsplan for søk- og redning i det nordlige Barentshavet	Kystverket ansvarlig	
	Utrede en beredskapsplan for i oljevern Arktis	Kystverket ansvarlig	
	Kartlegge potensialet for utvinning av skifergass på Svalbard	UNIS CO ₂ -lab i samarbeid med eiere/interessenter	
4.6.2 Marine ressurser	Oppfølging av definerte tiltak i Strategisk havneplan, herunder etablering av eget	Longyearbyen Havn	2014
	Samarbeid om bioprospekteringsprosjekter mellom Unis og andre FoU-miljø	UNIS initierer	
4.6.3 Annet	«Selge Svalbard» som et attraktivt	SNF i samarbeid	
	Oppstart av for-/skisseprosjekt «Arktisk øvingsarena»	Longyearbyen Havn	
	Finansiere en prosjektstilling for gjennomføring av tiltak i Strategisk næringsplan	SNF i samarbeid med LL	

7 Vedlegg

Kart og kartforklaring: Mineralressurser, aktiviteter og forekomster. Kilde: Norsk Polarinstitutt



Mineral resources, activities and occurrences



Coal mines, operative /abandoned (Age of coal seams) Year indicates mining activity

1. Ny-Ålesund (Tertiary)
1917-29, 1941, 1945-54, 1959-62 Kings Bay Kull Comp. A/S
2. Pyramiden (Carboniferous)
1940-41, 1948-98 Trust Arktikugol
3. Advent City and Moskushamn (Cretaceous and Tertiary)
1904-08 Spitsbergen Coal & Trading Company
1917-21 & 1923-24 De Norske Kulfelter Spitsbergen A/S
1937-40 Norske Kulfelter A/S
4. Longyearbyen, Gruve 1-6 (Tertiary)
1906-16 The Arctic Coal Co.
1916-41 & 1946-96 Store Norsk Spitsbergen Kulkompani AS
5. Longyearbyen, Gruve 7 (Tertiary)
1972- Store Norsk Spitsbergen Kulkompani AS
6. Grumantbyen (Tertiary)
1920-26 Anglo Russian Grumant
1931-41 & 1947-61 Trust Arktikugol
7. Barentsburg (Kapp Heer & NW Grondalen) (Tertiary)
1915-20 A/S De Russiske Kulfelter Green Harbour
1929-32 N.V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie
1932-42 & 1948- Trust Arktikugol
8. Kolffjellet (Tertiary)
1918-19 The Northern Exploration Co. Ltd
9. Svea Nord (Tertiary)
1946-49, 1970-87 & 1992- Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS
10. Sveagruva (Tertiary)
1917-21 AB Spitsbergen Svensk Kolfält
1921-25 Svenska Stenkolsaktiebolaget Spitsbergen
11. Calypsobyen (Tertiary)
1919-20 The Northern Exploration Co. Ltd
12. Tunheim (Carboniferous)
1916-25 I/S Bjørnøen Kulkompani, Bjørnøen A/S



Coal prospects (Age of coal seams) Year indicates mining activity

13. Kulmodden (Carboniferous)
14. Erdmannflya (Tertiary)
15. Bohemanneset (Cretaceous)
1899 Søren Zachariasse, 1900 Kulkompaniet Isefjord Spitsbergen
1920-21 A/S Isefjord Kulkompani
16. Brucebyen (Carboniferous)
17. Gipsdalen (Carboniferous)
18. Lunckefjell (Tertiary)
19. Hegdehogfjellet (Tertiary)
1920 The Northern Exploration Co. Ltd
20. Ebbadalen (Carboniferous)
21. Ragnardalen (Carboniferous)



Exploration drilling for oil / gas Year indicates drilling activity

22. Kvadehuken 1 & 2
1972-74 Norsk Polarnavigasjon AS
23. Sarstangen
1974 Norsk Polarnavigasjon AS
24. Grøn fjorden
1963-67 Norsk Polarnavigasjon AS
25. Kapp Laila
1994 Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Norsk Hydro a.s. & Trust Arktikugol
26. Colesbukta
1974-75 Trust Arktikugol
27. Reindalpasset
1991 Norsk Hydro a.s., Petro Arctic AB & Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS
28. Berzeliusdalen
1967-81 Norsk Polarnavigasjon AS
29. Vassdalen
1985-89 Trust Arktikugol
30. Ishøgda
1965-66 American Overseas Petroleum Ltd. & Caltex Group
31. Haketangen (Tromsøbreen 1 & 2)
1976-77 Norsk Polarnavigasjon AS
32. Plurdalen
1987-88 Nordisk Polarinvest & Polargas Prospektering KB
33. Raddedalen
1972 Caltex Group
34. Hopen 1
1971 Finagruppen
35. Hopen 2
1973 Finagruppen



Magnetite and/or hematite Year indicates preparation for mining

36. Bouréefjellet
37. Farmhamna
38. Malmberget
39. Jarnfjellet
1918-19 The Northern Exploration Co. Ltd
40. SW Berzelustinden



Other ore minerals and metals Year indicates mining activity

41. Kapp Auguste Victoria, galena
42. N. Haldanpiggen, copper minerals, baryte
43. S. Sigurdfjellet, copper minerals, galena
44. Svansen, gold ass. with arsenopyrite and pyrite
45. Okerhaugen, pyrite
46. Copper Camp, chalcocopyrite, pyrite
47. Gipsdalen, uranium (insignificant)
48. Kapp Mineral, galena, sphalerite
1922-24 Arthur Lewin, 1925-26 The Northern Exploration Co. Ltd
49. Millarodden, test pit for gold, no gold proved
50. Sinkholmen, sphalerite
1924-26 The Northern Exploration Co. Ltd
51. Martinfjella, galena, sphalerite
52. Revdalen & Werenskioldbreen, chalcocopyrite, sphalerite, galena, pyrrhotite, pyrite
53. Höferpynten, arsenopyrite, galena, sphalerite
54. Kistefjellet, galena, sphalerite
55. Russehamna & Blyhatten, galena, baryte,
1925-30 Bjørnøen A/S, test production
56. Holmesletfjella, gold



Industrial minerals, commercial stone Year indicates activity

57. Blomstrandhalvøya, marble
1912-14 & 1918-20 The Northern Exploration Co. Ltd, test quarrying
58. Gråkammen, baryte
59. Zeipeldalen, baryte
60. Tchernakfjellet, phosphorite
1918 Landbruksdepartementet, test quarrying
61. Saurieberget, phosphorite
1872 AB Isfjorden, test quarrying
62. Skansbukta, gypsum, anhydrite
1918 Dalen Portland Cementfabrik
63. Bjonahamna, gypsum, anhydrite
64. Kapp Schoultz, gypsum, anhydrite
65. Midterhuken, guano
66. Asbestodden, serpentine asbestos
1917-19 A/S Kulsjids
67. Tromma, baryte
68. Ingstadegga, muscovite
69. Deltaneset, fossiliferous shale
70. Carolinedalen, fossiliferous shale