

Samfunnsanalyse av reiselivet på Svalbard

Rapport nr. 23-2025

SØA

Samfunns-
økonomisk
Analyse

Rapport nr. 23-2025
fra Samfunnsøkonomisk Analyse AS

ISBN-nummer:	978-82-8395-267-4
Oppdragsgiver:	Visit Svalbard
Tilgjengelighet:	Offentlig
Dato for ferdigstilling:	15.10.2025
Forfattere:	Vegard Salte Flatval, Rolf Røtnes, Oda Heggedal Longvastøl
Kvalitetssikrer:	Karin Ibenholt

Borggata 2B
N-0650 Oslo
Org.nr.: 911 737 752
post@samfunnsokonomisk-analyse.no

Forord

På oppdrag fra Visit Svalbard har Samfunnsøkonomisk Analyse gjennomført en samfunnsanalyse av reiselivet i Longyearbyen våren og høsten 2025. Analysen belyser reiselivets økonomiske ringvirkninger, betydning for bo- og blilyst samt næringens bidrag til lokal beredskap.

Vi vil rette en stor takk til Visit Svalbard for et spennende oppdrag, for gode diskusjoner og innspill underveis samt for svært god tilrettelegging under vårt besøk i Longyearbyen i mai 2025. Vi vil også takke de mange aktørene som tok seg tid til å stille til intervju. Deres innsikt og erfaringer har vært helt avgjørende for vår forståelse og våre vurderinger av reiselivets rolle og betydning i Longyearbyen.

Oslo, 15. oktober 2025

Vegard Salte Flatval
Prosjektleder

Samfunnsøkonomisk Analyse AS

Sammendrag

Siden ikrafttreddelsen av Svalbardloven i 1925 har øygruppen vært en del av Kongeriket Norge. Norsk svalbardpolitikk bygger på fem hovedmål, hvor et sentralt premiss, og et viktig bakteppe for denne rapporten, er å opprettholde Longyearbyen som et levende familiesamfunn. Et levende familiesamfunn krever attraktive arbeidsplasser, et variert fritids- og kulturtilbud, samt stabil tilgang til grunnleggende tjenester og infrastruktur.

Denne rapporten undersøker tre hovedspørsmål:

1. Hva er de økonomiske ringvirkningene av reiselivet på Svalbard?
2. Hvordan bidrar reiselivet til bo- og blilyst i Longyearbyen?
3. Hvordan påvirker reiselivets tilstedeværelse og turoperatørenes feltkompetanse den lokale beredskapen?

Analysen viser at reiselivet har en helt sentral rolle i Longyearbyens utvikling. I 2024 bestod næringen av 154 virksomheter som direkte og indirekte sysselsatte om lag 1 000 årsverk, tilsvarende 63 prosent av all sysselsetting på Svalbard, og bidro med en verdiskaping på 1,1 milliarder kroner, eller 40 prosent av den samlede verdiskapingen.

Reiselivet styrker familiesamfunnet på flere måter: Det gir tilgang til interessant og inntektsgivende arbeid, legger grunnlag for et bredere tjenestetilbud enn befolkningsgrunnlaget alene skulle tilsi, og representerer selv et variert fritids- og kulturtilbud. Samtidig er Longyearbyen i en særstilling ved at lokalbefolkningen ikke har tilgang til nabokommuner for kultur- og aktivitetstilbud, slik resten av landet har. Reiselivets rolle i å skape et mangfoldig tilbud til lokalbefolkningen blir slik særlig viktig i Longyearbyen.

Også innen beredskap spiller reiselivet en dobbeltrolle. Turistaktivitetene øker risiko og behovet for innsats, men reiselivsaktørene tilfører samtidig kritisk kompetanse, ressurser og utstyr som styrker den samlede beredskapsevnen. Våre funn indikerer at nettoeffekten av reiselivet på den lokale beredskapen er positiv.

Det er et uttalt ønske fra norske myndigheter om et levende familiesamfunn på 78 grader nord, men som heller ikke skal vokse. Med en økende etterspørsel etter reiselivsaktiviteter med utgangspunkt i Longyearbyen følger et ansvar fra myndighetenes side å oppgradere grunnleggende infrastruktur som boliger, vann og avløp og energiforsyning. I den tid kvaliteten på spesielt boliger og infrastrukturen fortsetter å være dårlig, og det er usikkerhet rundt når og eventuelt om dette vil løses, forhindres en utvikling i retning av et bærekraftig og levende familiesamfunn i Longyearbyen.

Innhold

Forord	I
Sammendrag	II
1 Bakgrunn og innledning	1
1.1 Prosjektets problemstillinger	2
1.2 Leserveiledning	2
2 Svalbard som en del av Norge i 100 år	3
2.1 Svalbard – Før traktaten	3
2.2 Longyearbyen som «company town»	4
2.3 Den moderne byen Longyearbyen	5
2.4 Befolkningsutvikling i Longyearbyen	7
3 Næringslivet i endring	10
3.1 Naturgitte fortrinn for kull	11
3.2 Forskning	11
3.3 Reiseliv	12
4 Økonomiske ringvirkninger av reiselivet	18
4.1 1 000 årsverk og en verdiskaping på 1,1 mrd. kroner	18
4.2 Indirekte sysselsetting på 202 årsverk	22
4.3 Lokalt konsum representerer ytterligere 203 årsverk	23
5 Reiselivets betydning for bo- og blilyst	26
5.1 Reiselivets betydning for lokal samfunnsutvikling	26
5.2 Reiselivet er særlig viktig for trivsel i Longyearbyen	28
5.3 Kostnaden for et familiesamfunn	29
5.4 Hvilke faktorer bidrar til trivsel på Svalbard	29
5.5 Sammenhengen mellom reiseliv og trivsel på Svalbard	30
6 Reiselivets betydning for lokal beredskap	32
6.1 Beredskapen på Svalbard	33
6.2 Reiselivsnæringens bidrag til lokal beredskap	36
7 utfordringer for Svalbard	41
Referanser	44
Vedlegg 1 Definisjonen av reiselivet i Longyearbyen	46
Vedlegg 2 Metode ringvirkningsanalyse	51

1 Bakgrunn og innledning

Siden ikrafttreddelsen av Svalbardloven den 14. august 1925 har Svalbard vært en del av Kongeriket Norge (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024). Svalbard ligger omtrent midt mellom fastlandet i Norge og Nordpolen og er med dette åpenbart den nordligste delen av Norge og omtales som verdens nordligste bysamfunn. Den største og viktigste øya er Spitsbergen, hvor administrasjonssenteret Longyearbyen er lokalisert.

Svalbard er enormt stort og utgjør om lag 16 prosent av Kongeriket Norges totale landareal. Spitsbergen er den største øya i Norge og er omtrent på størrelse med Nordland og Troms til sammen.

Det meste av Svalbard består av store og uberørte villmarksområder, som har en enorm tiltrekningskraft på norske og utenlandske turister som ønsker å oppleve den storslåtte arktiske naturen. Reiselivet er derfor i dag en stor del av næringsaktiviteten på Svalbard. Selv om Svalbard har naturgitte fortrinn for å være en attraktiv reiselivsdestinasjon er det de naturgitte fortrinnene for kullvirksomhet som har gjort at det i det hele tatt er et samfunn på 78 grader nord. Lokalsamfunnet Longyearbyen har utviklet seg rundt kullvirksomheten siden starten av 1900-tallet.

Myndighetene har siden 1990-tallet jobbet for et mer variert næringsliv. Næringslivet selv har videreutviklet Svalbard som en reiselivsdestinasjon så vel som at forskning på Arktis og romforskning i dag utgjør viktige inntektsgrunnlag for befolkningen.

Næringsaktivitet er derimot ikke et mål i svalbardpolitikken, men et virkemiddel for å nå det overordnede målet om opprettholdelse av et norsk samfunn på Svalbard. Det norske familiesamfunnet nås gjennom lokalsamfunnet i Longyearbyen. Å opprettholde norske samfunn på Svalbard er ett av de overordnede målene til Svalbardpolitikken. Samtidig er det et viktig virkemiddel for å sikre ro og stabilitet i området og opprettholde Norges suverenitet.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen globalt og i våre nærområder er preget av et økende alvor og uforutsigbarhet. Totalberedskapskommisjonen vektlegger i NOU 2023:17 betydningen av norsk tilstedeværelse på Svalbard for norsk suverenitet, sikkerhetspolitikk og beredskapshensyn. Økt geopolitisk spenning med opphav utenfor nordområdene merkes nå også i våre nærområder (ibid.). Det har alltid vært knyttet sterke nasjonale interesser til forvaltningen av Svalbard. Svalbard ligger svært strategisk lokalisert i nord og har med dette sett økende interesse fra en rekke globale aktører. Opprettholdelsen av den norske suvereniteten gjennom svalbardpolitikken generelt, og Longyearbyen som et levende familiesamfunn spesielt, har derfor aldri vært viktigere.

Som denne samfunnsanalysen ser nærmere på er reiselivsnæringen en svært sentral del av utviklingen i Longyearbyen og gjennom dette den norske suverenitetshevdelsen.

1.1 Prosjektets problemstillinger

Denne analysen ser nærmere på tre problemstillinger:

1. Hva er de **økonomiske ringvirkningene** av reiselivet på Svalbard?
2. Hvordan bidrar reiselivsnæringene til **bo- og blilyst** i Longyearbyen?
3. Hvordan bidrar reiselivets tilstedeværelse i Longyearbyen, og turoperatørers feltkompetanse (feltsikkerhet, søk og redning) til myndighetenes **lokale beredskap**?

1.2 Leserveiledning

Kapittel 2 gir en historisk bakgrunn for Svalbards tilknytning til Norge, gjennomgangen av sentrale traktater og de overordnede politiske målsetningene for øygruppen.

Kapittel 3 beskriver Longyearbyens utvikling fra et klassisk «company town» basert på gruvedrift, til en mer mangfoldig bosetting med økende betydning av andre næringer.

Kapittel 4 fokuserer på de økonomiske ringvirkningene av det organiserte reiselivet på Svalbard, med vekt på hvordan næringen bidrar til lokal sysselsetting og verdiskaping (inntekt).

Kapittel 5 undersøker reiselivsnæringens fremvekst og betydning for lokalsamfunnet i form av bo- og blilyst og drøfter næringens rolle i å opprettholde Longyearbyen som et levende norsk samfunn.

Kapittel 6 ser nærmere på reiselivsnæringens betydning for beredskap og sikkerhet i lokalsamfunnet, spesielt gjennom turoperatørenes feltkompetanse og bidrag til lokale redningsressurser.

Kapittel 7 løfter fram noen sentrale utfordringer for å videreutvikle et levende familiesamfunn i Longyearbyen.

2 Svalbard som en del av Norge i 100 år

Norge har fem overordnede mål for Svalbard, hvor opprettholdelse av norsk suverenitet og norsk tilstedeværelse er to av dem. En forutsetning og virkemiddel for dette er et levende lokalsamfunn i Longyearbyen. Reiselivsnæringen på Svalbard skaper arbeidsplasser, fritidstilbud og tjenester som gir grunnlag for et levende lokalsamfunn.

2.1 Svalbard – Før traktaten

Islandske årbøker så langt tilbake som fra 1200-tallet refererer til «funnet» av øygruppen. I begynnelsen av 1600-tallet startet en periode med fangst og foredling av grønlandshval rundt Svalbard, særlig av nederlendere og briter. Det ble også gjort et forsøk på å gjøre øygruppen til en del av Danmark-Norge uten å få gjennomslag for dette kravet. Etter hvert som hvalfangsten ble ulønnsom ble suverenitetsspørsmål mindre aktuelt, og Svalbard ble regnet som ingenmannsland (terra nullius).

Tidlig på 1900-tallet ble imidlertid regulær kulldrift på Svalbard igangsatt, og spørsmålet om suverenitet over øygruppen ble på ny aktualisert. Det ble avholdt tre Spitsbergen-konferanser i perioden 1910–1914 uten at man ble enige om hvem Svalbard skulle tilhøre.¹ Som en del av fredsoppgjøret etter første verdenskrig tok Norge initiativ til en internasjonal avtale om forvaltningen av Svalbard. Forhandlinger startet i Paris i 1919 og i 1920 ble det enighet om at øygruppen Norge skulle ha suverenitet over øygruppen. Avtalen trådte i kraft fem år senere i 1925, altså for hundre år siden.

Svalbardtraktaten er i dag ratifisert av 45 land. Avtalen sikrer «Norges fulle og uinnskrenkede» suverenitet over Svalbard. Samtidig fastsetter traktaten vilkår som Norge skal oppfylle i forvaltningen av området. Vilkårene innebærer blant annet likebehandling av borgere og selskaper fra alle land som har sluttet seg til avtalen. Det er også restriksjoner på Norges mulighet til å kreve inn skatt på Svalbard, samt begrensinger på bruk av øygruppen til visse militære formål. Svalbardtraktaten er åpen for tiltredelse og Tyrkia var det siste landet som ratifiserte avtalen (i 2025).² Selskap og borgere av land som har ratifisert Svalbardtraktaten har like rettigheter til økonomisk virksomhet på øygruppen.

¹ [Svalbard – Store norske leksikon](#)

² [Svalbardtraktaten – Store norske leksikon](#)

2.2 Longyearbyen som «company town»

De siste 100 årene har gruvedrift vært hovedaktiviteten på Svalbard, og det har hovedsakelig vært norske og russiske selskaper som hatt kullgruver.³ Longyearbyen ble i starten eid og drevet av gruveselskap. Først av Arctic Coal Company, og fra 1916 av Store Norske Kullkompani AS (heretter Store Norske). Store Norske ble statlig eid på 1930-tallet.

Fram til Svalbardtraktaten trådte i kraft kunne ingen eie grunn på Svalbard. Selskapene hadde anneksjoner og eide alt annet i byen, slik som husene, kaia og gruveanleggene. Da eiendomsforholdene ble formalisert i 1926-1927, ble Store Norske eier av all grunn i Longyearbyen.

Det at Longyearbyen var en «company town» innebar at gruveselskapet sørget for det meste.⁴ Det eneste de ansatte måtte ha selv var klær, madrass og sengetøy. Gruveselskapet sørget for at det var mat i messa, kull til oppvarming og vann til vasking. De som ikke spiste i messa, bestilte mat på Provianten og hentet brød og melk på bakeriet. Offentlige spisesteder kom først med etablering av overnattingsteder på 1990-tallet (Reymert, 2013).

Store Norske sørget også for kirke, skole, post, brøyting, vann, brannvesen, lys, telegraf og senere telefon. I tillegg eide selskapet veien og bestemte hvem som fikk eie og kjøre bil. Selskapet driftet med andre ord all infrastruktur og alle husholdningsrettede tjenester i Longyearbyen. Det var også selskapet som bestemt hvem som fikk komme, arbeide og bo i Longyearbyen. Bergverksordningen fra 1925 påla gruveselskapene å sørge for husrom, forsamlingslokale, boksamling og sykehus. Overskuddet fra handel med arbeiderne, inkludert alkohol, skulle gå til allmennyttige formål til arbeiderne. Overskuddet fra alkoholsalg (korkpenger) går fremdeles i dag tilbake til innbyggerne, i form av støtte til lag og foreninger i Longyearbyen (Reymert, 2013).

Avviklingen av Longyearbyen som «company town» startet etter 2. verdenskrig. På 1960-taller vokste kravet om mer medbestemmelse fram. Den største endringen bort fra «company town» kom i 1989 da Store Norskes virksomhet ble splittet opp. De kommunale tjenestene ble skilt ut i Svalbard Samfunnsdrift, Svalbard Næringsutvikling som skulle skaffe andre næringer og Spitsbergen Travel som skulle drive med reiseliv. Store Norske skulle fra da være et rent kullgruveselskap. I 2002 fikk Longyearbyen sitt eget lokalstyre med mange av de samme oppgavene som kommunestyret har på fastlandet⁵ (Reymert, 2013).

³ [Svalbard – Store norske leksikon](#)

⁴ Begrepet «company town» har ingen god norsk oversettelse. Det nærmeste er trolig 'gruveby' når det gjelder gruvesamfunn som her.

⁵ Kommuner er selvstendige forvaltningsnivåer i Norge, med omfattende rettigheter og plikter, styrt av kommuneloven. Longyearbyen lokalstyres ansvarsområde er avgrenset til Longyearbyen planområde. Innenfor det geografiske ansvarsområde kan Longyearbyen lokalstyre drive virksomhet av allmenn interesse som ikke ivaretas av staten, og Longyearbyen lokalstyre har ansvaret for all infrastruktur som ikke er tillagt staten eller andre. Longyearbyen lokalstyres virksomhet reguleres av Svalbardlovens kapittel 5. Her fremgår det at Longyearbyen skal ha et folkevalgt styre (lokalstyret), som er det øverste organet i Longyearbyen lokalstyre. Lokalstyret består av 15 medlemmer og velges av og blant de stemmeberettigede innbyggere med bostedsadresse i Longyearbyen.

Fra 1916 har det blitt drevet i alt ti gruver på Svalbard. Totalt har det blitt tatt ut cirka 42,5 millioner tonn kull mellom 1916 og 2016.⁶ Store Norskes siste kullgruven, Gruve 7 i Adventsdalen, ble lagt ned sommeren 2025. Dette markerer avslutningen av Longyearbyen som gruveby.⁷ Avslutningen av Gruve 7 på Svalbard, markerer avslutningen av Longyearbyen som gruveby. Det er imidlertid fortsatt gruvedrift i det betydelig mindre russiske samfunnet Barentsburg i Grønfjorden, men også her er aktiviteten trappet ned.

2.3 Den moderne byen Longyearbyen

I dag er samfunn og næringsliv i Longyearbyen mer sammensatt enn tidligere. Mens Longyearbyen til slutten av 1980-tallet samfunn var preget av én industri og én stor virksomhet, er næringslivet i dag mer sammensatt (se mer utførlig beskrivelse i kapittel 3).

Det er Justis og beredskapsdepartementet som har det overordnede ansvaret for å samordne statlig politikk som berører Svalbard. Alle departement har imidlertid en rolle i utformingen og oppfølgingen av politikken (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Regjeringen er opptatt av å sikre norsk eierskap til blant annet viktig infrastruktur og eiendom, både på Svalbard og fastlandet (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2023). Statlig eierskap til selskaper, grunn, infrastruktur, eiendommer og boliger er og har vært viktige virkemidler i svalbardpolitikken (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Tekstboks 2.1 Svalbardmeldingene og overordnet politikk for Svalbard

Siden 1975 har regjeringen jevnlig lagt fram stortingsmeldinger om Svalbard til Stortinget som gjennomgår alle sider ved forvaltningen av Svalbard (svalbardmeldinger). Svalbardmeldingene signaliserer regjeringens mål og ambisjoner for forvaltningen av Svalbard og forankres i Stortinget. Svalbardmeldingen fra 2024 er den sjette i rekken. De overordnede målene for norsk svalbard-politikk ligger fast og er:

- 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.
- Opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen.

Kilde: (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024)

Det er lang tradisjon for statlig eierskap på Svalbard. Staten eier direkte eller indirekte flere selskaper som har sin hovedaktivitet på Svalbard. Det direkte eierskapet består av Store Norske, Kings Bay AS, Bjørnøen AS og Universitetssenteret på Svalbard AS. Videre eier staten indirekte bl.a. Svalbard lufthavn AS gjennom Avinor, halvparten av KSAT gjennom Space

⁶ [Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS – Store norske leksikon](#)

⁷ Se for eksempel oppslag i [NRK](#).

Norway og Telenor Svalbard AS gjennom Telenor ASA. Både KSAT og Telenor har relativt omfattende næringsvirksomhet på Svalbard.

Staten er største grunneier på Svalbard og eier ved Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) 98,75 prosent av all grunn direkte. Videre eies mer enn 70 prosent av boligmassen i Longyearbyen av offentlige eller delvis offentlige eiere.

Sysselmesteren

Sysselmesteren er regjeringens øverste representant på Svalbard. Sysselmesteren er politimester og har samme myndighet som en statsforvalter på fastlandet. Sysselmesterens kjerneoppgaver er rednings- og beredskapsarbeid, samt ansvar for politi- og påtalemyndighet og miljøforvaltningen. Sysselmesteren deltar i utforming, utøvelse og oppfølging av Svalbardpolitikken (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Longyearbyen lokalstyre

Longyearbyen lokalstyre ble opprettet i 2002, og representerer lokaldemokratiet i Longyearbyen. Lokalstyret ivaretar viktige funksjoner i Longyearbyen innenfor rammene av svalbardpolitikken.

Det rettslige rammeverket for lokalstyret følger av Svalbardloven kapittel 5. Lokalstyret har ansvaret for typisk kommunale funksjoner som barnehage, skole, plan og bygg, kultur mv., men ikke helse- og omsorgstjenester.

Samtidig har lokalstyret et utvidet og lovpålagt ansvar for infrastruktur i Longyearbyen, når ansvaret ikke er lagt til staten eller andre. Lokalstyret har ansvar for hoveddelen av havnen, veier og vann, mens det er Avinor som eier og drifter flyplassen (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024). Longyearbyen lokalstyre har hatt ansvar for energiforsyningen, men denne skal nå overtas av Store Norske. Overtakelsen er i tråd med lokalpolitiske og statens egne mål om at staten skal ha en tydeligere rolle i Longyearbyens kritiske infrastruktur.⁸

Lokalstyret har primært myndighet til å behandle og vedta planer og behandle bygge- og tiltakssaker innenfor arealene knyttet til Longyearbyen arealplanområde (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Selv om lokalstyret har ansvar for mange av de samme oppgavene og tjenestene som kommunene på fastlandet, følger de ikke samme finansieringsmodell. Fastlandskommuner finansieres hovedsakelig gjennom såkalte frie inntekter, som er summen av kommunal skatt på inntekt og formue og et rammetilskudd (se tekstboks under). Longyearbyen Lokalstyre er ikke en del av kommunesektorens inntektssystem. Lokalstyret, og den statlige administrasjonen, finansieres i sin helhet av rammeoverføringer i det årlige Svalbardbudsjettet.

Justis- og beredskapsdepartementet fremmer Svalbardbudsjettet som en egen budsjettproposisjon samtidig med fremleggelsen av statsbudsjettet (Prop. 1 S (2024-2025) Svalbardbudsjettet). Svalbardbudsjettet oppsummerer statens inntekter og utgifter på Svalbard.

I hovedsak er det den statlige administrasjonen av Svalbard som finansieres på svalbardbudsjettet, dvs. sysselmesteren. Forslaget til budsjetttramme for

⁸ [Store Norske overtar ansvaret for energiforsyningen - Longyearbyen lokalstyre](#)

svalbardbudsjettet for 2025 er på 697,3 mill. kroner. Med budsjetterte skatteinntekter på 220,3 mill. kroner gir dette et stipulert underskudd på 477 mill. kroner som dekkes med et tilskudd fra Justis- og beredskapsdepartementet.

Budsjetterte utgifter består av utgifter til Sysselmesterens aktiviteter (til sammen 362 mill. kroner), Lokalstyret for å tilby lovpålagte tjenester (282 mill. kroner), Svalbard Museum (15 mill. kroner) mv.

Svalbard er et eget beskatningsområde med egen skattelov (Svalbardskatteloven) og eget skattekontor. På mange områder har Svalbard andre skatteregler enn Fastlands-Norge. Generelt er skatte- og avgiftsnivået lavt på Svalbard. Skatteinntektene påvirker derimot ikke Lokalstyrets frie midler slik de ville gjort for en fastlandskommune, da skatteinntektene på Svalbard betales inn til sentrale myndigheter.

Skatteinntektene utgjorde 202 millioner kroner i saldert svalbardbudsjett for 2024. Skatteinntektene utgjorde dermed 33 prosent av de salderte utgiftene i 2024. Budsjettet for 2025 indikerer en skatteandel på 31,6 prosent. Tilsvarende er kommunenes skatteinntekter som andel av de frie inntektene på om lag 40 prosent (se eksempelvis beregninger for 2023 på regjeringen.no).

2.4 Befolkningsutvikling i Longyearbyen

Siden 1980-tallet har ikke bare befolkningen økt, men selve befolknings sammensetningen har endret seg fra å være et mannsdominert gruvesamfunn til å gradvis bli et familiesamfunn (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2016). Ett av de overordnede målene med Svalbardpolitikken er opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen. Dette målet skal blant annet nås gjennom å legge til rette for at Longyearbyen kan være et familiesamfunn.

Hva som ligger i begrepet *familiesamfunn* er ikke opplagt, men det er naturlig å forstå det som et samfunn hvor familier kan bo og trives og hvor flere bor sammen med egne barn. Barn trenger i tillegg til egen familie, gode oppvekstsvilkår som innebærer både utdanningsmuligheter og fritidsaktiviteter. Både barnehage, grunnskole, videregående skole og ulike fritidsaktiviteter tilbys i Longyearbyen.

Det er heller ikke mulig å tenke seg et familiesamfunn uten en viss variasjon i inntektsmuligheter for innbyggerne i Longyearbyen. Slik er det en nær kobling mellom målet om et familiesamfunn og utvikling av nærings- og inntektsmuligheter i byen.

I 2025 bor det nærmere 2 600 personer i Longyearbyen og Ny-Ålesund, der flesteparten bor i Longyearbyen. Nesten to tredjedeler av innbyggerne i Longyearbyen og Ny-Ålesund er nordmenn (men med bostedsadresse på fastlandet)⁹, mens 35 prosent er fra utlandet. I tillegg bor det omkring 300 personer i Barentsburg og Pyramiden, samt 10 personer i Hornsund.¹⁰

⁹ Ved flytting fra Fastlands-Norge til Svalbard opprettholdes bostedsadressen i Norge i folkeregisteret. Ny adresse på Svalbard registreres som oppholdsadresse. Se mer på [Skatteetaten.no](https://skatteetaten.no).

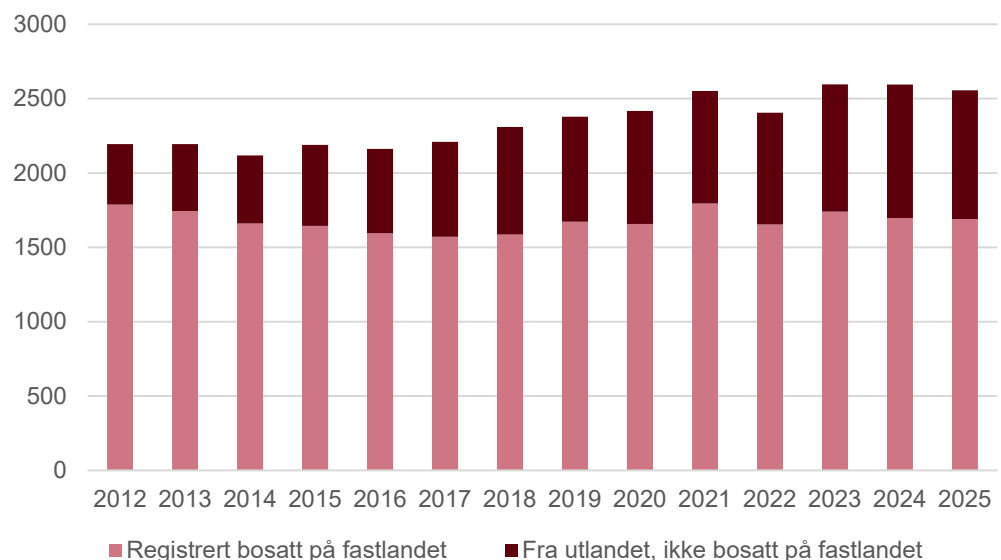
¹⁰ [Befolkningen på Svalbard – SSB](#)

Barentsburg og Pyramiden er russiske gruvebyer på Svalbard, og i Hornsund er det en polsk vitenskapelig stasjon.

Antallet innbyggere i Longyearbyen og Ny-Ålesund har økt de senere årene fra 2 200 innbyggere i 2012 til 2 600 innbyggere i 2025, det vil si om lag 18 prosent (se Figur 2.1). Samtidig har også sammensetningen av befolkningen endret seg. I første halvår 2025 er det omkring 34 prosent med utenlandsk statsborgerskap, mot 19 prosent i 2012. Den relativt sterke befolkningsveksten og endringen i befolkningssammensetningen må trolig sees i lys av regjeringens føringer om videre satsing på næringsutvikling generelt og reiselivet spesielt i Meld. St. 32 (2015-2016). Reiselivet er en arbeidsintensiv næring og med et generelt høyt innslag av arbeidere fra alle deler av verden, og kan sies å ha levert på ønsket fra sentrale myndigheter. Denne veksten er sannsynligvis også sentral for å forklare den observerte utviklingen i både Longyearbyens størrelse og befolkningssammensetning.

Median botid for norske statsborgere per januar 2024, var 3,4 år. Dette er en nedgang på over 20 prosentpoeng siden forrige Svalbardmelding som er fra 2016 (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

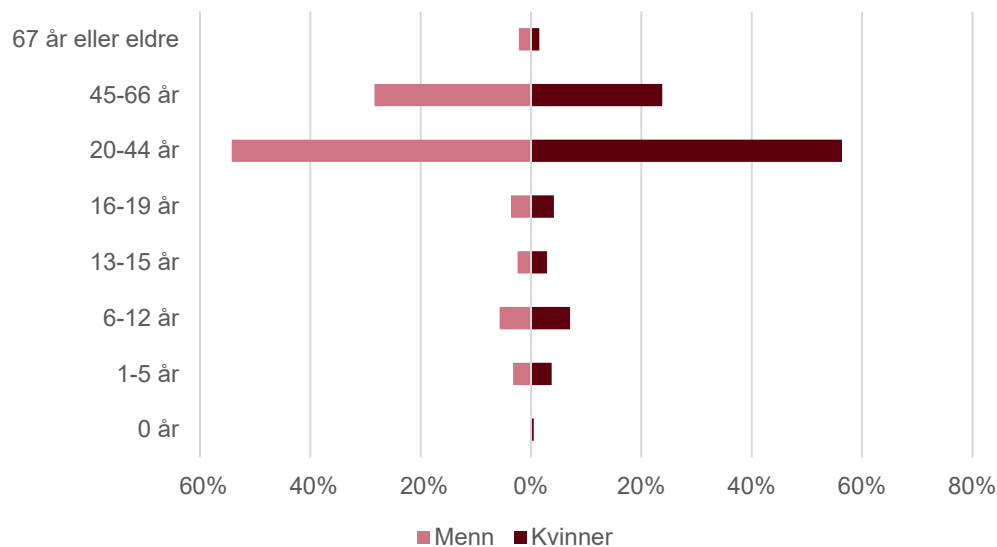
Figur 2.1 Befolkningsutvikling Longyearbyen og Ny-Ålesund i perioden 2012-2025. Per 1. halvår.



Kilde: SSB-tabell 07430

Barn og ungdom i alderen 0-19 år utgjør 17 prosent, mens menn og kvinner i alderen 20-66 år utgjør omkring 81 prosent av befolkningen (jf. Figur 2.2). Befolkningen på 67 år og eldre utgjør de resterende to prosentene. Det betyr at størstedelen av befolkningen er i arbeidsfør alder (20-66 år) og nesten ingen er i pensjonsalder (67 år eller eldre).

Figur 2.2 Folkemengde (prosent) i Longyearbyen og Ny-Ålesund etter kjønn og alder, først halvår 2025



Kilde: SSB-tabell 07429

Befolkningssammensetningen på Svalbard avviker betydelig med den vi ser på fastlandet. På fastlandet utgjør aldersgruppen 0-19 år 22 prosent, 20-66 år 61 prosent og 67 år eller eldre utgjør 17 prosent. Den uvanlige befolkningspyramiden for Longyearbyen og Ny-Ålesund må ses i sammenheng med at Longyearbyen ikke er et livsløpssamfunn (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2016). Like fullt tilsier aldersfordelingen at Longyearbyen er et annerledes familiesamfunn sammenlignet med hva som gjelder på fastlandet.

Det er tilrettelagt for et visst nivå av velferds- og tjenesteytelser i Longyearbyen, tilpasset det som har vært nødvendig for et «robust familiesamfunn» med borgere som i hovedsak oppholder seg på Svalbard i kraft av en arbeidstilknytning (Meld. St. 26, (2023-2024)). Det ytes ikke omsorgstjenester eller andre tjenester av langvarig karakter på Svalbard, som for eksempel fødselstjenester, hjemmesykepleie, opphold i sykehjem, avlastningstiltak, praktisk bistand mv. Personer som har behov for denne typen tjenester må derfor få disse tjenestene i sine hjemkommuner eller i sine hjemland.

3 Næringslivet i endring

Næringsaktiviteten på Svalbard har gjennomgått flere epoker, fra fangst og ekspedisjonsreise til gruvedrift og nå forskning og reiseliv. Utviklingen har alltid vært preget av øyenes særegenheter og komparative fortrinn. Nå representerer reiselivet sammen med forskning og utdanning hoveddelen av næringsaktiviteten.

I 2024 hadde 1 244 personer sitt arbeidssted på Svalbard (SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk).¹¹ Samme år sysselsatte aktører på Svalbard nærmere 1 700 årsverk (SSBs næringsstatistikk for Svalbard), en nedgang på rundt to prosent fra 2023. Årsaken til at antall årsverk er høyere enn antall sysselsatte henger trolig sammen med at måletidspunktet for den registerbaserte sysselsettingsstatistikken (målingen av antall sysselsatte personer) er i november hvert år. November er lavsesong, slik at det må tolkes som at deltidsansatte og sesongarbeidere legger ned en betydelig arbeidsinnsats (antall årsverk) ellers i året på Svalbard.

Generelt er næringsutviklingen i et land, en kommune, en by og et tettsted sterkt preget av hvilken næringsstruktur de har i utgangspunktet. Næringsstrukturen er igjen formet av stedets komparative fortrinn, enten det er tilgang på naturressurser, geografiske plassering eller oppbygget kompetanse.

Fra John Munro Longyears ekspedisjonsreise til Svalbard i 1901 og frem til i dag har næringsaktiviteten på Svalbard sett ulike epoker hvor alle er drevet av stedets særegenheter og komparative fortrinn. Før dette besto trolig aktiviteten i området primært av russiske overvintre og fangstmenn på 1700- og 1800-tallet (Reymert, 2013). Ekspedisjonsreisene helt tilbake til 1880-årene, ble drevet av en tiltrekning mot det eksotiske og arktiske. Reiselivsaktiviteten på Svalbard kan spores tilbake hit. Det ble raskt klart at det eksisterte kull på Svalbard, og den første gruva ble etablert av en gruppe trøndere i 1901. Forskning har også en lang historie på Svalbard og henger sammen med geografisk utforskning, nordlys og det arktiske. Dette er et komparativt fortrinn for forskning som fortsatt er gjeldende. Svalbards spesielle status gjennom Svalbardtraktaten ga også etter hvert grunnlag for

¹¹ Når vi i dette kapittelet snakker om Svalbard inkluderer dette hele Svalbard altså både Longyearbyen, Ny-Ålesund og Hornsund samt Jan Mayen, men ikke de russiske bosetningene Barentsburg og Pyramiden.

spesielle satsinger knyttet til forskning og administrasjon, som er mer frikoblet fra det som kan kalles komparative fortrinn.

3.1 Naturgitte fortrinn for kull

Hele Svalbardsamfunnet bygger i stor grad på tilgang til kull, og gruvedriften har derfor historisk vært den viktigste næringen. Den engelske hvalfangeren Jonas Pool fant kull på Svalbard helt tilbake i 1610. Briten James Lamont reiste til Svalbard med sin yacht og tok ut noe kull på slutten av 1800-tallet i nærheten av det som senere ble gruve 3. I 1901 hadde Trondhjem-Spitsbergen Kullkompani en liten gruve på Svalbard, som nevnte Longyear senere overtok i 1905. Dette var Trøndergruva og er regnet som den første gruva som var i drift da fra 1901.

Utviklingen i form av bygging av infrastruktur og hus skjøt fart fra 1905. I 1906-07 overvintret de første gruvearbeiderne (ibid.). Flere gruver har blitt etablert og drevet de siste snart 120 årene. I alt 10 gruver har vært i drift på ulike steder rundt Longyearbyen.

Per 2024 var 76 personer (eller seks prosent av de sysselsatte) sysselsatt med gruvedrift på Svalbard. Dette var 300 færre enn tilfellet var tilbake i 2008, en nedgang på over 14 prosent årlig i perioden.

Gruvedriften har vært i en avviklingsfase over en lengre periode, og i 2021 vedtok Store Norske at Gruve 7 – den siste gjenværende norske kullgruva – skulle legges ned høsten 2023. Beslutningen ble utsatt som følger av prisutviklingen på kull i kjølvannet av krigen i Ukraina. Store Norske vedtok derfor i september 2022 å forlenge driftsperioden til sommeren 2025. Den endelige avslutningen kom 30. juni 2025 da det siste kullet ble utvunnet fra Gruve 7 og driften offisielt stanset. Datoen setter punktum for en lang historie med norsk gruvedrift på Svalbard og storskala kullproduksjon i Arktis.

3.2 Forskning

Forskning og utdanning er en viktig sektor for det norske lokalsamfunnet på Svalbard i dag og forskning har vært den tredje av Svalbards næringsmessige pilarer i tillegg til kulldrift og reiseliv (Reymert, 2013). Forskning har historisk vært knyttet til arktiske forhold, men inkluderer nå også utdanning av mer generell art (Universitetssenteret på Svalbard, UNIS) og romrelatert forskning.

Selve oppdagelsen av øygruppen kan betraktes som geografisk utforskning, selv om det ikke er forskning slik vi kjenner den i dag på Svalbard. Den første vitenskapelige aktiviteten kan like fullt knyttes til tegningen av sjøkart for Adventfjorden av Den store norske Nordhavsekspedisjonen i 1878 (ibid.).

Den offentlige norske svalbardforskning begynte i 1906, og fra 1913 ble området rundt Longyearbyen topografisk kartlagt. Den første forskningsstasjonen ble etablert i 1911-12 i form av at to tyske forskere leide seg inn i gruvebrakker for å ta målinger av værforhold. Etter andre verdenskrig ble Longyearbyen en base for forskere som arbeidet på Svalbard. Forskningen var knyttet til naturvitenskap og hvor Nordlysobservatoriet blant annet ble etablert.

Universitetssenteret på Svalbard (Unis) tilbyr kurs og forskning, og mange jobber som forskere, teknikere eller administrativt ansatte. UNIS ble opprettet i 1993 og har fire avdelinger for utdanning og forskning: arktisk biologi, teknologi, geologi og geofysikk. I tillegg medvirker Svalbard folkehøgskole og Arktisk naturguideutdanning på Svalbard til en tilstrømming av unge mennesker som får et nært forhold til øygruppen. Arctic Safety Center kan også nevnes i denne sammenheng som er en del av UNIS og som tilbyr flere mastergradskurs i arktisk sikkerhet.

Romrelatert næringsvirksomhet og forskning startet med initiativet fra Norsk Romsenter for å bygge SvalSat (Svalbard Satellite Station) i 1996 og er en av verdens største kommersielle nedlastingsstasjon for satellittdata. Etableringen av SvalSat utløste investeringen av fiberkabel til fastlandet (Reymert, 2013). SvalSat eies av KSAT, som er en del av Kongsberg Gruppen, og er den største enkeltvirksomheten på Svalbard i dag og utgjør brorparten av det som er IKT-næringen i figur 3.1. IKT utgjør fem prosent av sysselsettingen, og har sett en økende aktivitet de siste årene, jf. Figur 3.2. Andelen innenfor IKT-tjenester er slik betydelig mye høyere enn i Fastlands-Norge utenom Oslo (som har en andel innenfor IKT på to prosent), men noe lavere enn Oslo (andel på åtte prosent).

Utdanningssektoren står for omtrent seks prosent av sysselsatte på Svalbard (jf. Figur 3.1). Dette er rundt tre ganger høyere enn både i Oslo og resten av landet. Andelen sysselsatte innen høyere utdanning på Svalbard er stor, særlig på grunn av UNIS og fordi det er færre jobber innen helse- og omsorgstjenester enn ellers i Norge. I resten av landet er andelen sysselsatte innen helse- og omsorg svært stabilt mellom kommunene. Sysselsettingen innenfor høyere utdanning går derimot noe ned på Svalbard siste ti år, i motsetning til en svak vekst på fastlandet (jf. Figur 3.2).

3.3 Reiseliv

I dag er det reiselivsnæringen som sysselsetter flest på Svalbard (jf. Figur 3.1). Turismen har en lang historie på Svalbard. Svalbards første turister var rike europeere som kom med egne eller leide skip, og felles for dem alle var at de skrev bøker om sine opplevelser (Reymert, 2013). Den første var Baartho von Löwenigh som i 1827 seilte fra Hammerfest til Svalbard. Reiseskildringene dannet grunnlaget for cruiseturismen til Svalbard fra 1880-årene og som fortsatt pågår. Det første hotellet ble bygget i 1896.

Reiselivsnæringen representerer en form for eksport gjennom at turister reiser til Svalbard for å oppleve spektakulære naturopplevelser, men også kulturelle opplevelser som musikk- og litteraturfestivaler, skimaraton mv. Reiselivsnæringen består av ulike bransjer som har til felles at de leverer tjenester til mennesker som er på reise. Næringen deles ofte inn i overnatting, servering, transport, opplevelser (kultur og aktiviteter) og formidling.¹²

Reiselivet, slik det er definert i standard næringsklassifisering, utgjør hele 21 prosent av sysselsettingen på Svalbard (jf. Figur 3.1).¹³ Reiselivet er dermed den klart største næringen på Svalbard målt i antall sysselsatte. Den nest

¹² [Veikart for Reiselivsnæringen](#)

¹³ I vår analyse av reiselivet på Svalbard (kapittel 4) inkluderer vi flere virksomheter som reiselivsbedrifter enn hva som er tilfelle i SSBs næringsinndeling. Derfor presenterer vi et lavere tall her enn i analysen i kapittel 4.

største næringen er administrasjon og grunnutdanning som utgjør rundt 14 prosent av de sysselsatte. Reiselivet står for mer enn tre ganger høyere andel av sysselsettingen på Svalbard enn hva den gjør i Oslo, som også har relativt mye reiselivsaktivitet. Andelen knyttet til reiseliv i fastlands-Norge utenom Oslo var i 2024 på om lag fem prosent, altså fem ganger lavere enn på Svalbard. Det er åpenbart at reiselivsnæringen er veldig viktig for Svalbard.¹⁴

Reiselivet er også den næringen som alene bidrar til at sysselsettingsutviklingen er positiv for Svalbard de siste ti årene, da man samtidig har hatt en kraftig reduksjon i sysselsettingen knyttet til gruvedriften (jf. Figur 3.2). Reiselivet hadde en sysselsettingsvekst på 0,7 prosent i gjennomsnitt per år siste ti år. Til sammenligning ble gruveaktiviteten redusert med én prosent per år i samme periode. Sammenlignet med Oslo og resten av Fastlands-Norge, har reiselivsnæringen på Svalbard hatt en langt høyere sysselsettingsvekst. I Oslo har den gjennomsnittlige veksten vært 0,2 prosent og i landet ellers 0,1 prosent. Dette viser tydelig at reiselivet blir stadig viktigere for Svalbard, og at næringen klarer å tiltrekke seg den kompetansen som trengs for å møte økt etterspørsel etter reiselivsopplevelser i Arktis.

Reiselivet sysselsetter mennesker fra store deler av verden. Det er også tilfelle på fastlandet, men innslaget av borgere fra andre land er tydeligere på Svalbard. Utviklingen i befolkningssammensetning må også ses i lys av at utlendingsloven ikke gjelder på Svalbard (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

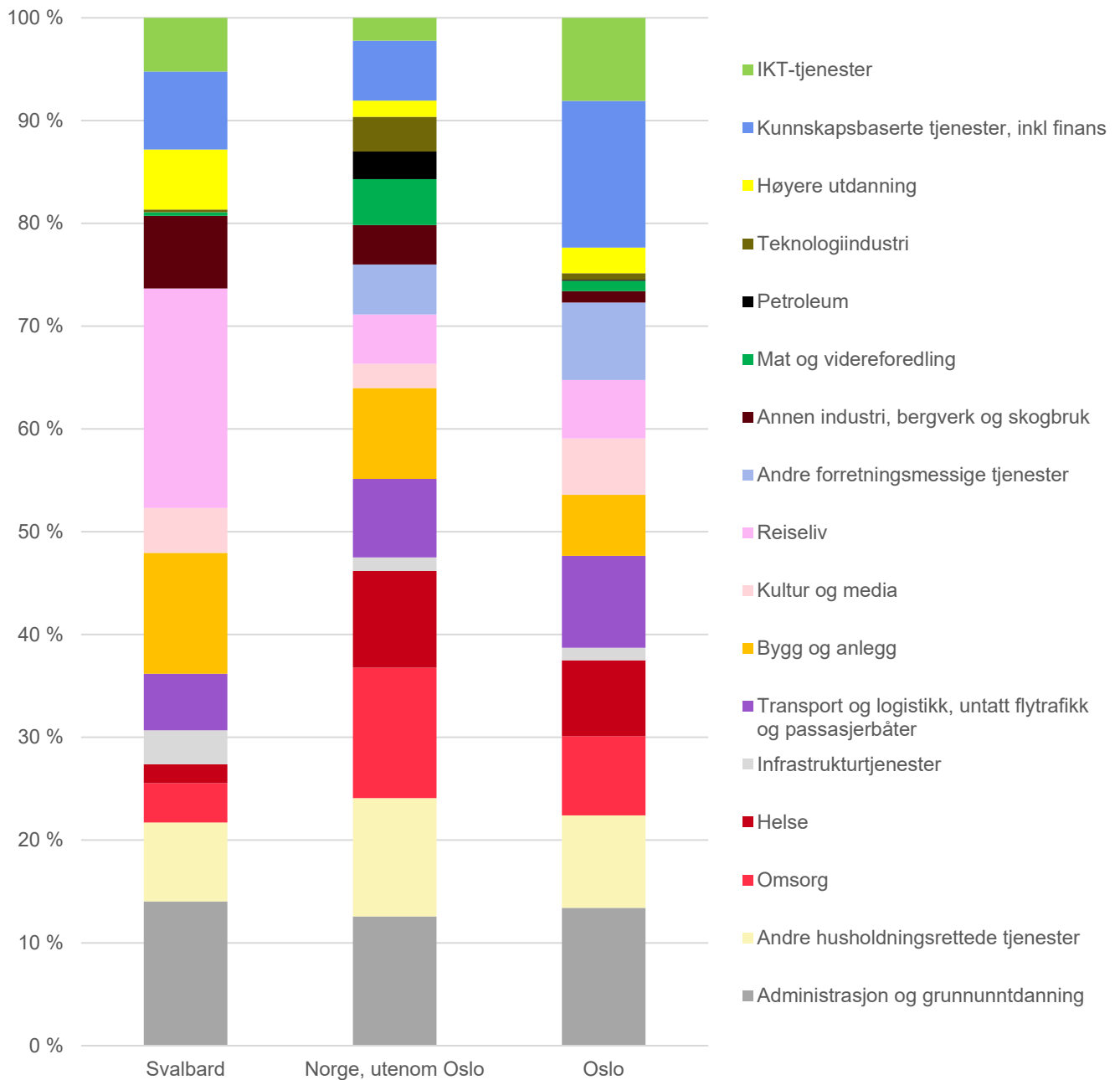
Næringsmessig har Svalbard gått fra å være avhengig av én næring i gruvedrift, til å ha flere bein å stå på: forskning og utdanning samt reiselivet. Nå som gruvedriften fases ut, vil den relative viktigheten av reiselivet og forskning og utdanning forsterkes ytterligere. Med dette mener vi at med en antatt reduksjon i antall sysselsatte totalt, og en vekst eller opprettholdelse av sysselsettingen i reiselivet, vil reiselivets andel av samlet sysselsetting trolig øke og dermed øke i betydning for inntektene til Svalbard.

Reiselivet på Svalbard kan deles inn i landbasert reiseliv og sjøbasert reiseliv. Sistnevnte består av ekspedisjonsreise og konvensjonelle cruise. Våre analyser har fokus på det landbaserte reiselivet, som hovedsakelig er aktiviteter og opplevelsestilbud konsentrert i Longyearbyen og områder som kan nås på en dagstur fra byen. Dette er i stor grad opplevelser knyttet til naturen og kulturminner som finnes i de ovennevnte områdene (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

De mest populære aktivitetene på Svalbard, målt etter antall deltakere, var i 2024 blant annet båtturer, hundekjøring, snøscooterturer og sightseeing og foredrag. Det tilbys i tillegg en rekke varierte aktiviteter til både lokale og tilreisende, som for eksempel gruvebesøk. Reiselivet på Svalbard kan deles inn i tre sesonger; «Polarnatt» fra oktober til februar, «Solvinter» fra mars til mai og «Polarsommer» fra juni til september. Hvilke aktiviteter som er tilgjengelig og populære varierer naturlig nok etter årstid eller reiselivssesong. Under Polarnatt-sesongen er hundekjøring mest populært, men under Solvinter er det snøscooterturer og Polarsommer båtturer.

¹⁴ I kapittel 3 brukes standard for næringsinndeling når vi betrakter nærings sammensetningen på tvers av Svalbard, Oslo og Fastlands-Norge utenom Oslo. Dette for å ha et felles tallgrunnlag. I kapittel 4 hvor vi ser nærmere på ringvirkningene gjøres noen tilpasninger på virksamhetsnivå som gir en noe avvikende definisjon av reiselivet for Svalbard.

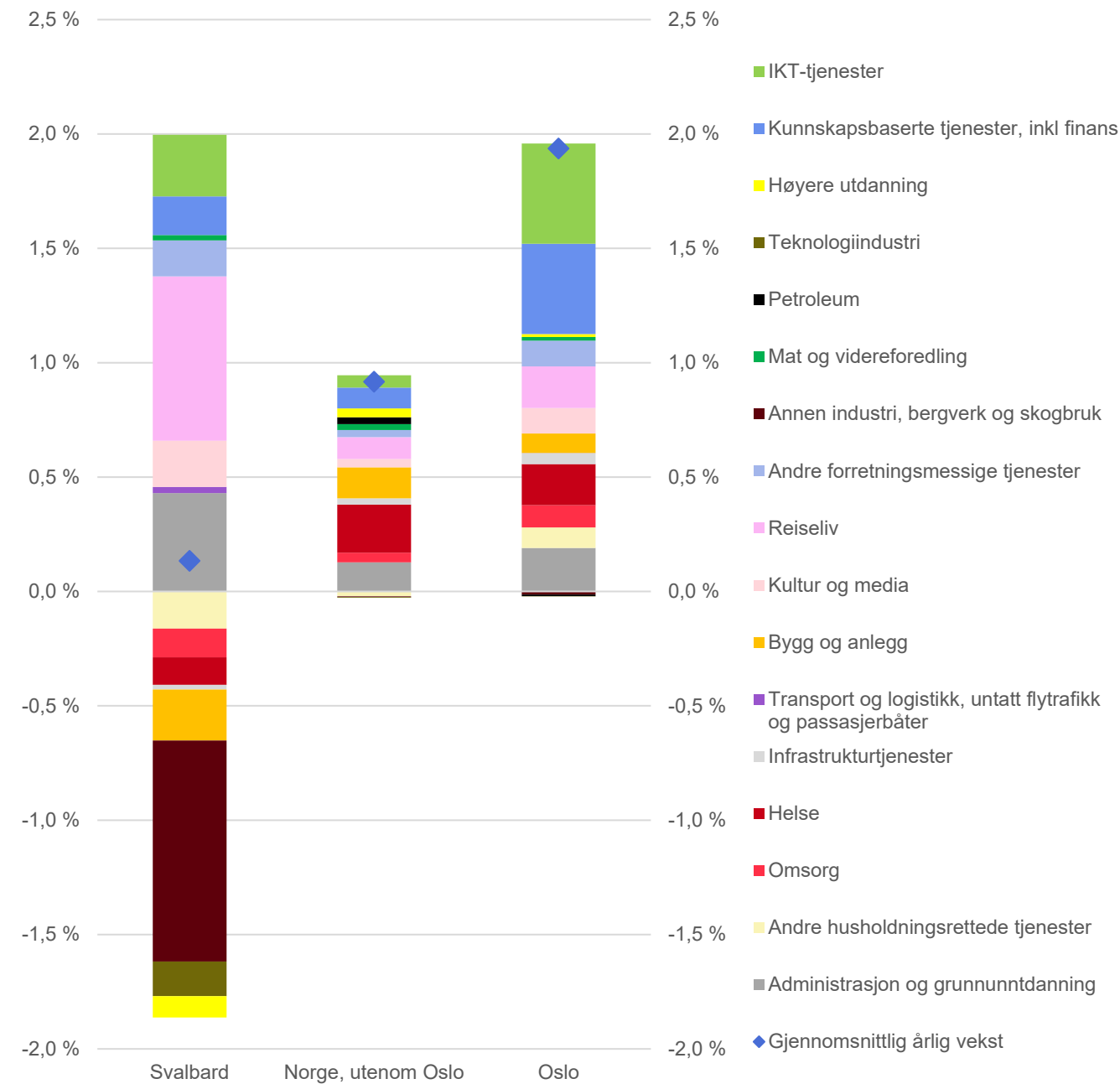
Figur 3.1 Sysselsatte med arbeidssted på Svalbard, Oslo og Norge for øvrig fordelt på 14 næringsaggregater. 2024



Kilde: SSB, registerdata

Note: Svalbard er her definert som hele Svalbard samt Jan Mayen

Figur 3.2 Gjennomsnittlig årlig vekst i sysselsatte 2015-2024. Fordelt med vekstbidrag fra 14 næringsaggregater. Svalbard, Oslo og Norge for øvrig.



Kilde: SSB, registerdata

Note: Svalbard er her definert som hele Svalbard samt Jan Mayen

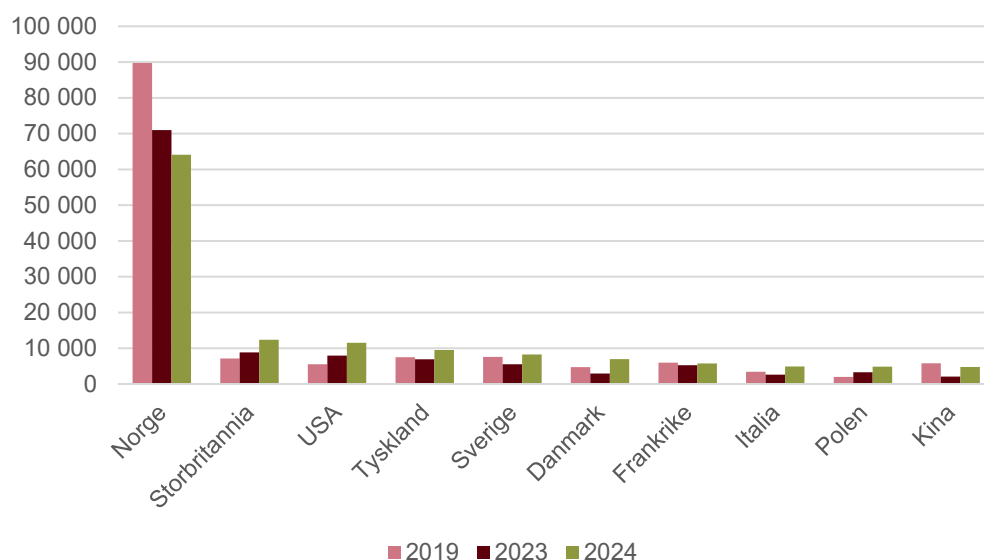
Totalt var det nærmere 130 000 turister som ankom Svalbard¹⁵ i 2024, og det er Polarsommer og Solvinter som er høysesong. Omkring halvparten av de tilreisende til Svalbard var fra Norge (48 prosent) etterfulgt av Storbritannia (9 prosent), USA (9 prosent) og Tyskland (7 prosent) (jf. Figur 3.3). I Longyearbyen var det 68 000 overnattinger i 2024, mens resterende turister (62 000) var cruisepassasjerer.

For alle år er det nordmenn som har hatt flest gjestedøgn på Svalbard, men andelen norske gjestedøgn er redusert fra 64 prosent i 2019 til 48 prosent i 2024. Dette kan skyldes faktorer som dyrtid i Norge, samt at en svak norsk krone har gjort det relativt billigere for utlendinger å feriere på Svalbard (Visit Svalbard, 2024).

Svalbards posisjon som et eksotisk reisemål med spesielle opplevelser har også trolig medført økende internasjonal etterspørsel sammen med relativt enkel adkomst med fly via Oslo eller Tromsø.

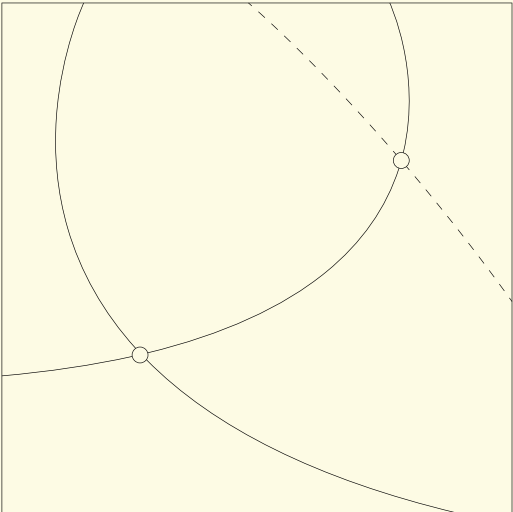
Samtidig er overnattingskapasiteten i Longyearbyen gitt. Sentrale myndigheter har bestemt at kapasiteten ikke kan utvides ut fra dagens kapasitet på om lag 500 rom og i overkant av 1 000 kommersielle sengeplasser.

Figur 3.3 De ti nasjonalitetene med flest gjestedøgn på Svalbard. 2019, 2023 og 2024



Kilde: (Visit Svalbard, 2024)

¹⁵ Inkluderer ikke Barentsburg eller Pyramiden



4 Økonomiske ringvirkninger av reiselivet

Reiselivet i Longyearbyen består av 154 virksomheter som til sammen direkte og indirekte sysselsatte i overkant av 1 000 årsverk (63 prosent av sysselsettingen på Svalbard) og som hadde en verdiskaping på 1,1 mrd. kroner (40 prosent av verdiskapingen på Svalbard) i 2024.

Ringvirkningsanalysen belyser den samlede økonomiske aktiviteten knyttet til reiselivsvirksomhetene i Longyearbyen, og hvordan denne sprer seg utover i økonomien gjennom ringvirkninger.

Reiselivets økonomiske betydning for Svalbardsamfunnet og arbeidslivet der oppe består av omfanget av reiselivsvirksomhetenes egen virksomhet, innkjøp fra underleverandører og innkjøpene disse har til sine underleverandører og det som ansatte (direkte og indirekte) etterspør av lokale varer og tjenester (se nærmere forklaring i tekstboks A).

Våre beregninger av de økonomiske ringvirkningene følger standard økonomisk teori og bygger på sammenhenger fra Nasjonalregnskapet. Metoden er nærmere beskrevet i vedlegg. Vi forholder oss til reiselivsaktørene lokalisert i Longyearbyen og har fokus på deres direkte og indirekte fotavtrykk på Svalbardøkonomien.

Vi beskriver først de samlede ringvirkningene før vi beskriver resultater som følger direkte gjennom produksjonen på Svalbard, indirekte gjennom innkjøp fra underleverandører og virkninger som følger av de ansattes bruk av lønnsinntekter.

4.1 1 000 årsverk og en verdiskaping på 1,1 mrd. kroner

Reiselivsnæringen inkluderer som drøftet over virksomheter som leverer tjenester til mennesker på reise (altså turister og forretningsreisende). Tjenestene inkluderer handel, servering, overnatting, opplevelser og transport mv.

Produksjon av reiselivstjenester er arbeidskraftintensivt og svært sesongbasert, med store variasjoner i arbeidskraftsbehovet i de ulike årstidene. Produksjonen skaper sysselsetting og inntekter både direkte i reiselivsaktørene og hos leverandørene til reiselivsaktørene.

Reiselivsnæringen i Norge skaper direkte og indirekte ringvirkninger i tillegg til det vi omtaler som konsumvirkninger. Direkte virkninger de varer og tjenester som leveres til mennesker på reise (turister) og inkluderer både overnatting, servering, opplevelser, handel, formidling og transport.

De indirekte virkningene består av leverandører av varer og tjenester til de virksomhetene som inngår i den direkte aktiviteten i næringen, samt deres leverandører i seks ledd totalt. Også dette er aktivitet på Svalbard da vi hensyntar at mye importeres fra fastlands-Norge og fra andre land.

Den direkte og indirekte verdiskapingen representerer en inntektsøkning til arbeidstakere og skaper slik en konsumvirkning. Inntekten anvendes til konsum og øker verdiskaping og sysselsetting i lokalt næringsliv, for eksempel innen dagligvarehandel, byggetjenester, servering og offentlige tjenester. I tillegg bidrar skatteinntekter fra verdikjeden med en finansiering av offentlig tjenestetilbud både på Svalbard og fastlandet, som igjen gir en konsumeffekt.

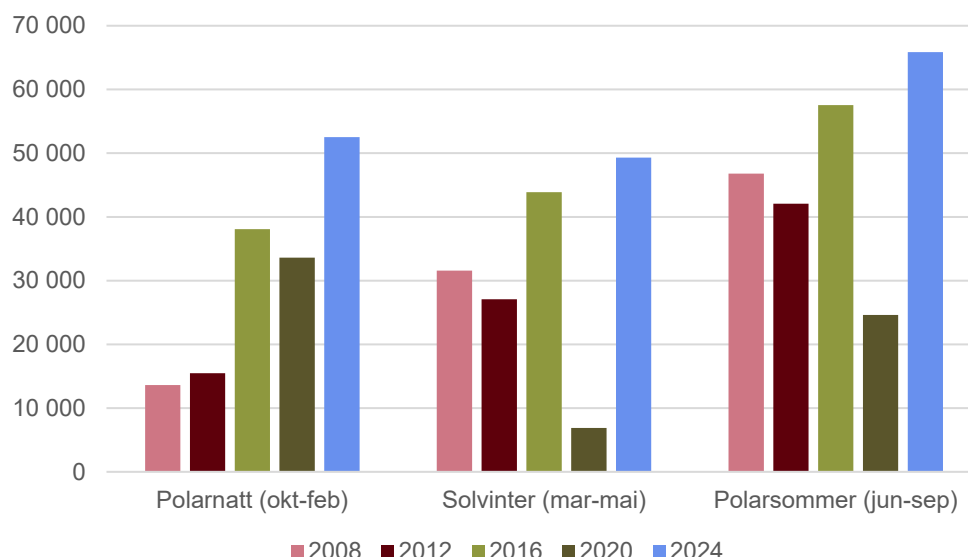
Ringvirkninger uttrykkes som sysselsatte årsverk som kreves for å levere reiselivstjenestene, både direkte og indirekte gjennom produksjon av varer og tjenester.

I tillegg uttrykkes ringvirkninger som verdiskaping (inntekt), den økonomiske merverdien reiselivsnæringen skaper for samfunnet. Den økonomiske merverdien defineres som verdien som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital. Mer konkret defineres verdiskaping som summen av reiselivsaktørenes driftsresultat, lønnskostnader og av- og nedskrivninger.

Svalbard har gode forutsetninger for å levere reiselivstjenester med høy aktivitet i store deler av året. Selv om årstidene på Svalbard er svært ulike når det gjelder solforhold, har både midnattssol og mørketid sin egen fascinasjon og etterspørsel. Den lange arktiske vinteren vil framstå som eksotisk det meste av året. Naturen i seg selv, og det tjenestetilbudet reiselivet representerer med utgangspunkt i denne, utgjør i dag inntektsgrunnlaget til reiselivet. Kompetansen og kapasiteten reiselivsaktørene besitter er et resultat av langvarig utvikling og investeringer.

Verdiskapingen som oppstår i reiselivet gir grunnlag for avlønning av ansatte (både sesongansatte og fast ansatte), avkastning til bedriftseierne og skatte- og avgiftsinntekter til myndighetene. De ansattes lønn benyttes til kjøp av alle typer varer og tjenester både lokalt og i utlandet (herunder på fastlandet), som igjen representerer et behov for å levere de etterspurte varer og tjenester.

Figur 4.1 Utvikling i gjestedøgn per sesong



All aktivitet som kreves for å opprettholde reiselivsproduksjonen, direkte og indirekte, på Svalbard kan beskrives som de økonomiske ringvirkningene av reiselivet i Longyearbyen. Ringvirkninger knyttet til råvareproduksjon og tjenesteproduksjon i utlandet, herunder fra fastlands-Norge, medberegnes ikke her. For eksempel vil dette gjelde transport og lagertjenester på fastlandet av byggematerialer, dagligvarer og andre typer varer, produksjon av jordbruksvarer mv.

Reiselivet i Longyearbyen består av i alt 154 virksomheter fordelt mellom overnatting, servering, opplevelser, kultur og underholdning, transport, formidling og handel (jf. Tabell 4.1). Selskapene sysselsatte i 2024 i alt om lag 643 årsverk, som da utgjorde 39 prosent av årsverksinnsatsen på hele Svalbard samme år. I alt 405 årsverk var indirekte sysselsatt. Til sammen sysselsatte reiselivsnæringen 63 prosent av de sysselsatte årsverkene på Svalbard i 2024.¹⁶ Den direkte og indirekte verdiskapingen beregnes til å utgjøre om lag 1 100 mill. kroner og representerer 40 prosent av den samlede verdiskapingen på Svalbard i 2024.^{17, 18} Se mer detaljert forklaring i påfølgende delkapitler.

Figur 4.2 og 4.3 belyser hvordan de økonomiske aktivitetene i reiselivet i Longyearbyen fordeler seg på direkte virkninger, indirekte virkninger og konsumvirkninger. De indirekte virkningene består av aktører som leverer varer og tjenester til reiselivsaktørene og som er lokalisert på Svalbard, samt disse aktørenes underleverandører i totalt fem ledd.

Konsumvirkningene handler om lokale kjøp og forbruk fra de som er direkte eller indirekte ansatt i reiselivet. Dette gjelder særlig dagligvarer, frisørtenester, andre personlige tjenester og bruk av offentlige tilbud som

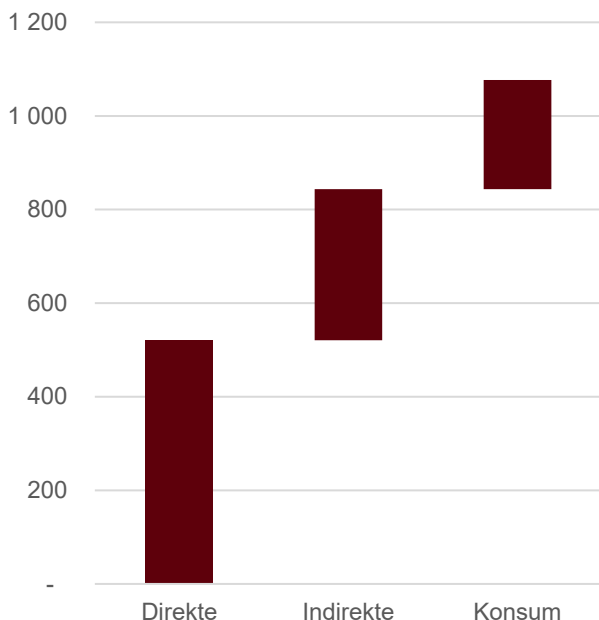
¹⁶ Vi benytter SSBs Svalbardstatistikk for å definere totalt antall årsverk på Svalbard. Svalbard inkluderer her hele Svalbard, altså ikke bare Longyearbyen (SSB: Tabell: 07380).

¹⁷ Verdiskapingen på Svalbard i 2024 bygger på Fylkesfordelt Nasjonalregnskap (SSB: Tabell: 11713) hvor vi forholder oss til Svalbard samlet (altså inkludert Ny-Ålesund og Barentsburg). Vi har videre estimert verdiskapingen for 2024 basert på verdiskapingsveksten i perioden 2022-2024 for Fastlands-Norge.

¹⁸ Reiselivsnæringen er preget av lav verdiskaping per ansatt, sammenlignet med andre næringer, og er samtidig en arbeidsintensiv næring. Derfor er næringens bidrag til sysselsetting større enn bidraget til verdiskaping.

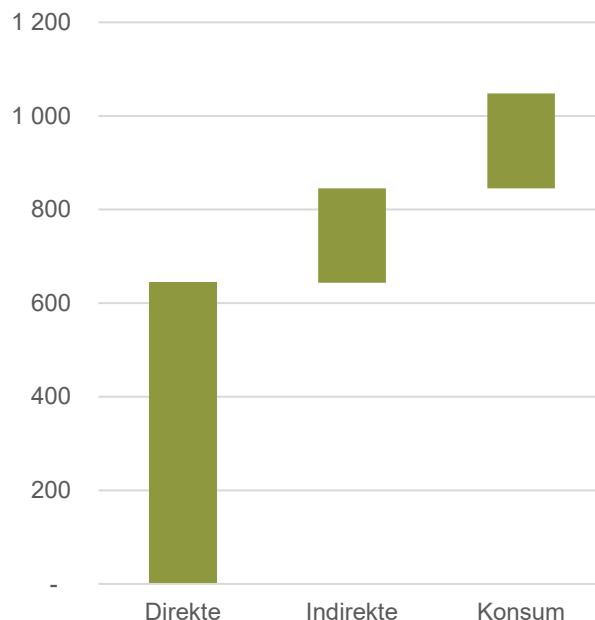
barnehage og skole. Siden det ikke ytes omsorgstjenester eller andre tjenester av langvarig karakter (som hjemmesykepleie, avlastningstiltak mv.) skjer det en viss lekkasje av konsumvirkninger fra Svalbard til fastlandet som er hensyntatt i tallene over og i figurene.

Figur 4.2 Økonomiske ringvirkninger fra reiselivsnæringen, verdiskaping (mill. kroner), 2024



Kilde: SØA

Figur 4.3 Økonomiske ringvirkninger fra reiselivsnæringen, årsverk, 2024



Kilde: SØA

Reiselivet i Longyearbyen hadde en verdiskaping på 521 mill. kroner i 2024. Den direkte verdiskapingen består av lønnskostnader, driftsresultat og av- og nedskrivninger i de 154 reiselivsvirksomhetene. De samme reiselivsvirksomhetene sysselsatte 643 årsverk i 2024.

Den direkte aktiviteten fordeler seg på overnatting, servering, opplevelser (kultur og aktiviteter), transport og formidling (jf. Tabell 4.3). Dette er slik de fleste analyser definerer reiselivet. Samtidig er det verdt å dvele litt ved hvordan en bør tenke om reiselivet i Longyearbyen i lys av dets rammer og forutsetninger. De svært spesielle rammene og forutsetningene for næringsaktivitet generelt og for reiselivet spesielt betyr at vi gjør en del manuelle tilpasninger for å få et mest mulig presist bilde av hva reiselivet inkluderer i Longyearbyen samt hvordan de fordeler seg mellom de ulike delene av reiselivet.

Vi har tre forhold som gjør at vi inkluderer mer aktivitet enn det en tradisjonell tilnærming med næringskoder tilsier. For det første inkluderes deler av **dagligvare- og detaljhandelsvirksomheter** da de har en relativt stor andel av sin omsetning rettet mot turister. Vi legger til grunn at i overkant av 40 prosent av handelsaktørene er en del av reiselivet. **Svalbard Lufthavn** inkluderes også delvis (med to tredeler av aktiviteten) som en konsekvens av at aktiviteten og lønnsomheten er sterkt preget av turisme. **Svalbard Bryggeri** inkluderes i sin helhet da deres kundegrunnlag i stor grad er preget av turister og reiselivsvirksomheter.

Tabell 4.4 Direkte definerte reiselivsbedrifter i Longyearbyen

	Virksomheter	Verdiskaping	Årsverk
Overnatting	8	147	214
Servering	13	82	93
Opplevelser	10	101	134
Kultur og underholdning	25	59	64
Transport	13	60	57
Formidling	64	43	44
Handel	21	29	37
Totalt	154	521	643

Kilde: SØA

Videre gjøres det tilpasninger i enkeltvirksomheters regnskaper for å gi en mer presis fordeling mellom de ulike delene av reiselivet. Dette handler om at en del av de større reiselivsaktørene er horisontalt integrert, men hvor vi har regnskapsinformasjon for hovedenheten. Hovedenheten er typisk registrert under overnatting, selv om aktørene også leverer servering og opplevelser. Disse tilpasningene øker ikke den totale aktiviteten som defineres direkte som en del av reiselivet, men gir altså en mer presis fordeling mellom de ulike delene av reiselivet.

En mer detaljert gjennomgang av særlige tilpasninger vi har gjort for å gi et mest mulig presist bilde av reiselivet i Longyearbyen finnes i vedlegg 1. Vedlegget gir også en detaljert oversikt over hvilke aktører som plasseres i de ulike delene av reiselivet.

4.2 Indirekte sysselsetting på 202 årsverk

Innkjøp fra lokale underleverandører gir grunnlag for de indirekte virkningene på Svalbard. Innkjøpene representerer en verdiskaping på Svalbard på 325 mill. kroner. Innkjøpene representerer i overkant av 200 sysselsatte årsverk i Longyearbyen.

I beregningene av indirekte virkninger er det to viktige forhold vi må være klar over. For det første korrigerer vi for de indirekte virkningene i reiselivsnæringen selv. I ringvirkningsmodellen lar vi derfor ikke reiselivsaktørene skape ringvirkninger 'i seg selv'. Dette ville overvurdert ringvirkningene av reiselivet. En slik overvurdering kan skje dersom en turoperatør selger en tur som inkluderer bespisning på en restaurant i Longyearbyen. Salget av denne turen vil da representere en direkte virkning i form av en verdiskaping og et sysselsettingsbehov. Samtidig vil innkjøpet av restaurantkjøpet være inkludert, men det vil også være inkludert i restaurantens regnskap som fra før er definert som en direkte effekt av reiselivet. Dersom denne korrigeringen av vareinnkjøpet til turoperatøren korrigeres, vil den samlede aktiviteten i reiselivet overvurderes.

For det andre betrakter vi de økonomiske ringvirkningene for Svalbard. Altså, alt vare- og tjenestekjøp som importeres medregnes ikke som en del av ringvirkningene da de skjer utenfor Svalbard. Utenfor Svalbard kan her også bety i Fastlands-Norge.

Vi tilpasser importandelene per næring til Svalbard. Det er et fåtall næringer hvor vi tillater lokale innkjøp. Dette gjelder primært håndverkertjenester. All elektrisitet antas importert. Ellers lar vi de nasjonale importandelene gjelde for transport, finansielle tjenester og rådgivning mv.

De største næringene når det gjelder de indirekte effektene er forretningsmessig og faglig tjenesteyting, transport og logistikk samt bygg- og anleggstjenester og eiendomsforvaltning.

4.3 Lokalt konsum representerer ytterligere 203 årsverk

Verdiskapingen fra direkte og indirekte virkninger gir inntekt til arbeidstakerne (lønn) og bedriftseiere (overskudd).¹⁹ I tradisjonelle ringvirkningsanalyser tas denne typen virkninger ikke med under en antagelse om full sysselsetting. I en situasjon med full sysselsetting vil en konsumvirkning kun representere en omfordeling av ressurser fra en næring eller ett sted til et annet, og slik ikke ha en netto effekt for landet. For Svalbard derimot mener vi det er riktig å ta med denne typen virkning fordi reiselivet er viktig for å opprettholde sysselsettingen og at mange i tillegg er sesongarbeidere som oppholder seg der oppe i kortere perioder.

Konsumvirkningene består her av den verdiskapingen og sysselsettingen som genereres av at de direkte og indirekte ansatte anvender lønnen i lokalt næringsliv (vare- og tjenestekjøp). Ringvirkningsmodellen hensyntar at deler av lønnen går til sparing, og deler av lønna anvendes utenfor Longyearbyen og Svalbard.

Konsumvirkningene utgjør totalt 233 mill. kroner i verdiskaping og tilsvarer en sysselsetting på om lag 200 årsverk. Dette er konsumvirkninger *på Svalbard*. Konsumvirkninger følger en annen dynamikk enn de direkte og indirekte ved at de typisk oppstår innenfor husholdningsrettede tjenester. Husholdningsrettede tjenester inkluderer handel (både dagligvare- og faghandel), offentlige tjenester (både administrasjon, helse og omsorg og utdanning) og servering.

Vi gjør derimot noen viktige justeringer for de noe spesielle forholdene ved reiselivsnæringen og ved Longyearbyen som samfunn.

En stor del av de husholdningsrettede tjenestene er reiselivsaktører i form av servering, kultur og opplevelser (fritidsaktiviteter). For å ikke overestimere konsumvirkningene begrenser vi modellen til å ikke kunne beregne mer aktivitet (sysselsetting og verdiskaping) enn hva total sysselsetting og verdiskaping per næring er basert på regnskapsdata og SSB. Se eksemplifisering i egen tekstboks under.

¹⁹ Kapitalinntektene som tilfaller norske eiere regner vi ikke på konkret her, men de vil helt eller delvis anvendes til konsum (herunder investeringer) i Norge. Slik representerer dette en ytterligere effekt på norsk økonomi og Svalbard-økonomien mest sannsynlig.

Vi tenker oss en ansatt i en restaurant som utgangspunkt. Restauranten har en verdiskaping lik alle lønnskostnader (som tilfaller de ansatte samt noe til stat gjennom arbeidsgiveravgift normalt, men dette gjelder ikke Svalbard, og skatt) samt overskudd (som fordeles mellom utbytte til eier og skatt til stat). Den ansatte benytter denne lønnen til konsum, herunder blant annet bespisning på enten egen restaurant og eller andre restauranter og tilbud til lokalbefolkningen på Svalbard. Dersom vi også skulle medberegnet konsumeffekten ville vi fått en dobbelttelling, da lønnskostnaden både medregnes direkte som en del av overskuddet i reiselivsvirksomheten, og via konsumvirkninger. Derfor 'nulles' konsumvirkningene ut og vi fastholder den direkte aktiviteten.

Videre må vi hensynta det spesielle offentlige tjenestetilbudet i Longyearbyen sammenlignet med hva som ville vært tilfellet på fastlandet. Normalt anvendes en relativt stor andel av lønnskostnadene på offentlige tjenester, herunder helse- og omsorgstjenester. På Svalbard er det derimot ingen omsorgssektor og sykehustjenester, tannlegetjenester mv. Lokalbefolkningens konsum av denne typen tjenester tilfaller derfor (i all hovedsak) helse- og omsorgssektoren på fastlandet. Konsumvirkningene som vises her, er derfor korrigert for at en del av konsumet tilfaller aktører på fastlandet. Korrigeringen estimerer at om lag 100 årsverk og 116 mill. kroner i verdiskaping tilfaller helse- og omsorgssektoren på fastlandet. Disse induuerte virkningene kommer på toppen av de som beregnes over. Se en nærmere forklaring av hvordan vi korrigerer for konsumvirkninger av helse- og omsorgstjenester i tekstboks under.

Selv om vi altså beregner samlede konsumvirkninger på Svalbard generert direkte og indirekte av reiselivet i Longyearbyen på 233 mill. kroner i verdiskaping og 200 årsverk, er ringvirkningene for kongeriket Norge noe høyere gjennom en 'eksport' av sykehustjenester samt omsorgstjenester og reiselivsaktivitet for de direkte og indirekte sysselsatte på fastlandet.

Tekstboks 4.3 Korreksjon av konsum av helse- og omsorgstjenester

Som følger av at det er begrenset omfang av helse- og omsorgstjenester i Longyearbyen må vi korrigere konsumet av denne typen tjenester som vår modell beregner. Modellen beregner konsumvirkninger her fordi den er basert på Nasjonalregnskapets sammenhenger for fastlandet.

Totalt estimeres den direkte og indirekte aktiviteten å skape konsumvirkninger innenfor helse- og omsorgssektoren på 120 årsverk og 140 mill. kroner i verdiskaping.

Vi nedjusterer disse konsumvirkningene med den relative sysselsettingsandelen på Svalbard innen helse- og omsorgstjenester relativt til den tilsvarende andelen på fastlandet. Svalbard har om lag 17 prosent av sysselsatte årsverk innenfor helse- og omsorgstjenester sammenlignet med fastlandet.

Dermed anslår vi at den direkte og indirekte sysselsettingen (og avlønningen til disse) representerer et konsum av 'helse- og omsorgstjenester' på Svalbard tilsvarende om lag 20 årsverk og 24 mill. kroner i verdiskaping. Disse virkningene er primært knyttet til konsum av barnehagetjenester.

De resterende konsumvirkningene på om lag 100 årsverk og 116 mill. kroner i verdiskaping tilfaller helse- og omsorgssektoren på fastlandet.

5 Reiselivets betydning for bo- og blilyst

Norske myndigheter har en målsetting om at Longyearbyen skal være et levende familiesamfunn. Reiselivet er spesielt viktig for å oppnå dette sammen med stabilitet og kvalitet i grunnleggende infrastruktur og tjenester.

Svalbard ligger langt nord og er strategisk plassert i Arktis. Det er en stor oppmerksomhet og interesse for området av både norske og andre lands myndigheter så vel som av norske og utenlandske turister. Tiltrekningskraften i det arktiske og den storslåtte naturen er derimot ikke tilstrekkelig for å hverken skape eller opprettholde et familiesamfunn, slik siste Svalbardmelding understreker at Longyearbyen skal utvikles som.

Et familiesamfunn trenger et bredere tjenestetilbud og stabile og forutsigbare rammer for utviklingen for å være velfungerende. Som de påfølgende delkapitlene kommer nærmere inn på spiller reiselivet en svært sentral rolle i å bidra til dette.

5.1 Reiselivets betydning for lokal samfunnsutvikling

Reiseliv finnes i hele landet, men den relative betydningen for den enkelte kommune varierer. De mest reiselivsintensive kommunene er gjerne distriktskommuner, men reiselivet er også viktig i byene. Reiselivet i byene retter seg også i stor grad mot egne innbyggere. Serveringstilbud utgjør derfor en betydelig større andel av sysselsettingen i byene enn i mindre sentrale kommuner (Røtnes et al., 2020). Byene har generelt en infrastruktur som er dimensjonert for et større antall brukere, og reiselivet her kan i stor grad drive helårsvirksomhet (Visit Norway Innsikt, u.å.).

Reiselivet og eiere av fritidsboliger kan gi grunnlag for lokal vekst og arbeidsplasser. For ungdommer er reiselivsvirksomhetene ofte det første møtet med arbeidslivet og virksomhetene kan også være viktige for å rekruttere og integrere tilflyttere.

Norge har mange reisemål som er unike i verdenssammenheng, og reiselivsaktiviteten i forbindelse med disse har store positive virkninger for norsk økonomi og norske lokalsamfunn. Derfor tilrettelegger også mange, eller de fleste, norske kommuner og næringsliv for reiselivsaktiviteter i håp om å tiltrekke seg aktivitet, inntekter og et kundegrunnlag for viktige tjenester som servering og aktiviteter både for besøkende og egen befolkning.

Svalbard er en attraktiv reiselivsdestinasjon, og det er nok særlig den spesielle naturen og dyrelivet som tiltrekker besøkende. Som illustrert i kapittel 3 har Longyearbyen hatt en gradvis vekst innenfor reiselivsrelaterte næringer siden 2015. Denne veksten må betraktes som en tydelig respons på tidligere stortingsmeldinger som eksempelvis St. Meld. 32 (2015-2016). Reiselivet er i dag en svært sentral del av Svalbard-økonomien.

På et generelt grunnlag bidrar reiselivet til et større marked for et mangfold av tilbud som til sammen gjør lokalsamfunnene mer attraktive for både fastboende og besøkende. Dette gjelder blant annet infrastruktur, kultur, handel, servering og andre opplevelser. Reiselivet kan også bidra til å gi bedre opparbeidede friluftsområder, parker og torg enn lokalbefolkningen ellers ville fått tilgang til. Slike goder gjør lokalsamfunnene til mer attraktive reisemål. Samtidig får også de fastboende glede av godene. Besøkende fra andre land og kulturer bidrar med nye impulser i lokalsamfunnet, og kan slik inspirere til videre utvikling. Som vi skal se nærmere på i neste delkapittel er disse bidragene fra reiselivsvirksomhetene i Longyearbyen av særlig stor betydning.

Tekstboks 5.1 Begrepsforklaringer

Besøkende: Utvalget definerer besøkende med utgangspunkt i definisjonen av turist. En turist er en person som reiser til eller oppholder seg på et sted som ligger utenfor det området han eller hun normalt ferdes i, der reisen er av en ikke rutinemessig karakter og oppholdet varer under et år (Statistisk sentralbyrå, 2022). Statistisk sentralbyrå bruker internasjonal standard i definisjonen (FN, 2010a, 2010b). Utvalget legger til grunn at besøkende også kan forstås som lokale innbyggere som benytter natur- og kulturgoder på hjemstedet sitt.

Reiselivsnæringen: Reiselivsnæringen defineres ut fra deres avhengighet og/eller betydning for turisme. Det er definert som næringer som produserer reiselivsprodukter og som trolig ikke ville eksistert uten etterspørselen fra turister. Reiselivsnæringene deles gjerne inn i fem bransjer: overnatting, servering, transport, formidling og opplevelser (Statistisk sentralbyrå, 2022).

Kilde: Reisemålsutvalget (NOU 2023:10)

5.2 Reiselivet er særlig viktig for trivsel i Longyearbyen

Reiselivet spiller generelt en viktig rolle for utviklingen av lokalsamfunn som diskutert over. Samtidig er reiselivet spesielt viktig for et sted som Longyearbyen med tanke på dets særegne plassering.

Svalbard har hatt et samfunn i og rundt gruvedriften siden starten av 1900-tallet. Longyearbyen som «company town» var også et samfunn, men ikke et familiesamfunn. Et samfunn ble bygd opp og opprettholdt rundt gruvedriften og alle nødvendige tjenester i form av servering og handel ble levert av Store Norske. Samfunnet ble opprettholdt, men variasjonen i befolkningen og tilbudet til lokalbefolkningen var trolig noe helt annet enn det samfunnet som eksisterer i Longyearbyen i dag. Selv om det spesielt fra 1950-årene var familier i Longyearbyen som «company town», ville et slikt samfunn med de tjenester som da var til stede trolig ikke oppfylle kriteriene for et levende familiesamfunn som nå er etterlyst av myndighetene og ei heller være et bærekraftig samfunn i den moderne verden.

Reiselivet spiller en helt sentral rolle i å levere trivsel til et familiesamfunn i Longyearbyen gjennom tre egenskaper.

5.2.1 Reiselivet gir inntektsmuligheter (volum)

Som drøftet i kapittel 4 får flesteparten av de bosatte på Svalbard hele eller deler av sin inntekt direkte eller indirekte fra reiselivsnæringen.²⁰

Tilgangen til interessant og inntektsgivende arbeid fra reiselivsnæringen bidrar til at flere kan bo i Longyearbyen og på Svalbard i seg selv. Menneskene representerer et kundegrunnlag for alle typer tjenester, fra barnehager og skoler til kulturtilbud og fritidsaktiviteter.

Kundegrunnlaget vil bidra til at det utvikles ulike typer fritidstilbud som er viktige for menneskers trivsel generelt, og spesielt for et familiesamfunn som består av mennesker i ulike aldre med ulike ønsker for bruken av sin tid. De ansatte i reiselivet representerer også i seg selv ressurser som bidrar positivt til frivilligheten.

5.2.2 Egenskapene ved reiselivet er i seg selv trivselsskapende

Tilrettelegging og tilgjengeliggjøring av ulike typer aktiviteter og opplevelser er reiselivets produkt. Reiselivet blir slik en viktig bidragsyter til et mangfold av aktiviteter til lokalbefolkningen.

Det store tilfanget av turister gir, sammen med de ansatte i næringen i seg selv, stordriftsfordeler på kundesiden for å produsere slike tjenester. Dette gjør at reiselivet leverer trivselsskapende aktiviteter som et lokalsamfunn, og et familiesamfunn, normalt etterspør. Aktivitetstilbudene er normalt større enn befolkningsstørrelsen skulle tilsi i samfunn hvor reiseliv utgjør en stor andel av næringslivet sammenlignet med lokalsamfunn med relativt lite reiselivsaktivitet.

Aktørene er kommersielle og kan bidra med midler og utstyr for å tilrettelegge for frivillige aktiviteter, både gjennom direkte investeringer og sponsormidler. Flere intervjuer gjennomført med aktører på Svalbard indikerer at dette er

²⁰ I alt er 63 prosent av de sysselsatte på Svalbard direkte eller indirekte sysselsatt med reiselivsrelatert virksomhet.

tilfelle, for eksempel i form av sponsormidler og utlån av utstyr til Svalbard Skimaraton.

5.2.3 Avstanden til resten av samfunnet

Longyearbyen er et familiesamfunn som befinner seg omtrent så langt ifra alle andre lokalsamfunn det er fysisk mulig å komme seg. I relativt lite sentrale kommuner på fastlandet vil det som regel alltid være et alternativ å forflytte seg til en nabokommune for å ta del i kulturelle tilbud eller fritidstilbud som egen kommune ikke kan eller ønsker å tilby selv. Selv på den relativt avsidesliggende kommunen og øya Utsira er det mulig for lokalbefolkningen å ta del i et bredere kultur- og fritidstilbud i Haugesund med en båttur på i underkant av 90 minutter.

Det er i praksis ikke mulig for innbyggerne i Longyearbyen å forflytte seg til nabokommuner for å ta del i deres kultur- og fritidstilbud. Familiesamfunnet Longyearbyen er fullstendig avhengig av å produsere ønskede opplevelser og aktiviteter selv, enten det er kultur eller fritidsaktiviteter. Da er det også spesielt gunstig at reiselivets hovedprodukt er opplevelser (aktiviteter, mat, samlingssteder o.a.) slik det ble diskutert i forrige delkapittel.

5.3 Kostnaden for et familiesamfunn

De tre spesielt viktige egenskapene reiselivsnæringen bidrar med for familiesamfunnet i Longyearbyen kommer imidlertid med noen kostnader. Problemstillingen handler om at reiselivets volum og egenskaper kan medføre både trengsel og slitasje.

Trengselseffekter kan ha en negativ effekt på lokalbefolkningens trivsel. Et visst omfang av trengselseffekter er uunngåelig i den tid turister fra hele verden kommer til og oppholder seg i Longyearbyen. Perioder med trengsel er følgelig noe som er vanskelig å unngå for et lokalsamfunn som tilrettelegger for reiseliv.

Hvordan organiseringen, tilrettelegging og regulering av natur og infrastruktur gjøres påvirker samtidig omfanget av faktiske trengselseffekter. Desto mer turismen kan fordeles utover året, desto mindre trengsel oppstår.

Slitasje på kultur og infrastruktur er en annen type kostnad, men her vil også reguleringer være viktig for å hindre bruk av sårbare naturområder og investeringer må gjøres i infrastruktur som har en tilstrekkelig kapasitet til å håndtere bruken. Vi kommer nærmere tilbake til utfordringene rundt infrastrukturen i kapittel 7.

5.4 Hvilke faktorer bidrar til trivsel på Svalbard

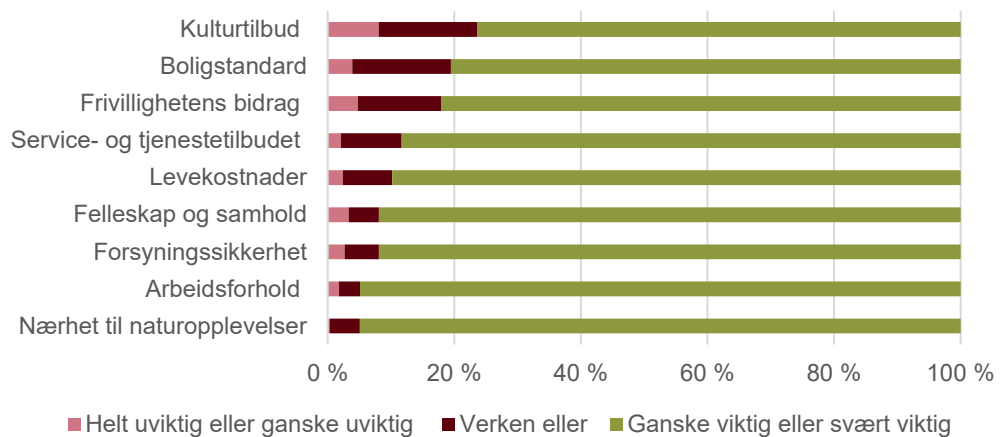
Drøftingen over er av prinsipiell karakter. Hvordan befolkningen selv opplever trivselsfaktorer avklares best gjennom spørreundersøkelser som for eksempel den siste innbyggerundersøkelsen for Svalbard gjennomført i 2024. De påfølgende avsnittene løfter fram noen funn fra innbyggerundersøkelsen som underbygger de prinsipielle poengene over.

På spørsmål om hvilke faktorer som påvirker innbyggernes bolyst i Longyearbyen er de fem viktigste faktorene nærhet til naturopplevelser,

arbeidsforhold (tilgang til en god jobb, og gode arbeidsvilkår), forsyningssikkerhet (vann og energi), fellesskap og samhold, samt levekostnader (forbruksvarer, reiser, strøm- og varme, etc.). Når det gjelder levekostnader er det flere respondenter som i fritekstsvar oppgir at det er dyrere å bo på Svalbard enn på fastlandet og at levekostnadene er høye.

Det er 88 prosent som oppgir at service- og tjenestetilbudet (butikker, restauranter, opplevelser, utesteder, transport, handverker, rørlegger mv..) er ganske eller svært viktig for bolyst. Det er videre 76 prosent av respondentene som oppgir at kulturtilbud (kino, arrangementer, konserter, festivaler, bibliotek) er ganske eller svært viktig for bolyst. Det økonomiske grunnlaget for både service- og tjenestetilbudet og kulturtilbudet er trolig helt eller svært avhengig av turister. Fullstendig liste over hvordan ulike faktorer påvirker respondenter sin bolyst framgår av Figur 5.1.

Figur 5.1 Viktigheten av ulike faktorer for bolyst (n=335)



Kilde: Innbyggerundersøkelse Svalbard 2024

5.5 Sammenhengen mellom reiseliv og trivsel på Svalbard

Turisme og turister kan ha både negative og positive effekter for lokalbefolkningen på et sted som diskutert tidligere i dette kapittelet. I Innbyggerundersøkelsen for 2024 peker respondentene på at reiselivet er ganske eller svært viktig for å sikre servicetilbud (90 prosent), arbeidsplasser (86 prosent), tjenestetilbud (82 prosent) og næringsutvikling (80 prosent) på Svalbard. Dette er de fem effektene som flest respondenter oppgir som ganske eller svært viktige effekter av reiselivet.

Det er også 69 prosent som oppgir at reiselivet er ganske eller svært viktig for kulturtilbudet (festivaler, arrangementer, konserter etc.) på Svalbard. Andelen fremstår noe lavt med tanke på de analysene som vi her gjør av den direkte og indirekte sysselsettingen og kundegrunnlaget som tilreisende turister og de sysselsatte i reiselivsnæringen representerer. Andelen reflekterer respondentenes opplevde sammenheng, som kan avvike fra teorien. Det kan også være at respondentene i for liten grad har innsikt i og forståelse av hvordan de tilreisende turistene og de direkte og indirekte sysselsatte i reiselivet bidrar utgjør et kundegrunnlag og ressurser som for oss fremstår som avgjørende for det kulturtilbudet som befinner seg i Longyearbyen.

Når det gjelder bolyst og livskvalitet er det 54 prosent som oppgir at reiselivet er ganske eller svært viktig. Denne andelen fremstår også noe lav, men har kanskje en mer plausibel forklaring i at kostnadene ved reiselivet (som diskutert i kapittel 5.3) oppleves som relativt større enn gevinstene (tilgangen på opplevelser mv.). I sum kan dette bidra til at reiselivets opplevde bidrag til bo- og blilyst fremstår noe lavt med 54 prosent.

Fullstendig liste over hvordan ulike faktorer påvirker respondenter sin bolyst framgår av Figur 4.2 nedenfor.

Figur 5.2 Viktigheten av reiselivet for Longyearbyen og befolkningen (n=325)



Kilde: Innbyggerundersøkelse Svalbard 2024

6 Reiselivets betydning for lokal beredskap

Turisme på Svalbard gir økt behov for lokal beredskap. Samtidig understøtter reiselivsnæringen totalberedskapen i Longyearbyen med hender, utstyr og kompetanse. Nye krav om Svalbardguider, skal også forebygge skade på personer og natur.

Svalbard og Longyearbyen ligger 900 km nord for fastlandet, og er det nordligste stedet verden der du kan reise med rutefly, bo på vanlig hotell og spise på vanlig restaurant. I 2024 var det omkring 67 000 turister som besøkte Svalbards overnattingssteder.²¹ Både turister og fastboende på Svalbard medfører risiko for ulykker og behov for beredskapsarbeid, inkludert evnen til å håndtere søk og redning. Beredskapen på Svalbard krever samarbeid og bidrag fra flere aktører, herunder lokale og nasjonale myndigheter og private aktører, inkludert reiselivet.

God beredskap på Svalbard er ekstra viktig av flere grunner; et arktisk klima med tidvis krevende værforhold, mektig natur med ferdsel på bre og i bratt terreng, samt fare for isbjørn og snøskred. Snøskredfare førte eksempelvis til at det ble gjennomført evakuering og ferdselsforbud i Longyearbyen tidligere i januar i år (2025).²² I tillegg kommer all sjøbasert virksomhet, herunder cruiseturisme.

Norsk klimaservicesenter la i 2019 fram en klimaprofil for Longyearbyen. Longyearbyen vil i framtiden oppleve mer nedbør i form av regn, og økt snø- og bresmelting. Dette vil igjen resultere i flere og større flommer, og snø- og sørpeskred vil skje oftere. Samtidig vil varmere vær og økt nedbør øke slitasjen på bygg og infrastruktur, og det vil kreve sikring mot erosjon og ras.

Mindre is vil også innebære at seglingssesongen rundt Svalbard blir lengre og området som er seglbart større. Dette vil igjen bety at operasjonsområdet for søk og redning forstørres. Et økende aktivitetsnivå på og rundt Svalbard innebærer at det tidvis er langt flere mennesker enn det tilgjengelige beredskapsressurser er dimensjonert for (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2023).

Evakuering og eller støtte fra fastlandet kan ta tid, og det er derfor avgjørende at Svalbard har egen beredskap dersom det skulle skje ulykker. Det er et akuttmedisinsk beredskapssykehus i Longyearbyen, men med færre tjenester

²¹ Tall hentet fra SSB tabell 14165 som viser ankomne gjester ved Svalbards overnattingssteder. Totalt antall ankomne gjester inkl. cruiseturister var på cirka 135 000 turister.

²² [Delvis evakuering og ferdselsforbud i Longyearbyen – NRK Troms og Finnmark](#)

enn øvrige norske sykehus. Overføring av akuttpasienter til fastlandet med ambulansefly avhenger av vær og ledige fly.²³

I dette prosjektet har vi satt søkelys på reiselivsnæringens rolle for lokal beredskap, herunder redningsberedskap på Svalbard (se definisjoner i tekstboks 5.1). Vi har undersøkt følgende problemstilling;

Hvordan bidrar reiselivets tilstedeværelse i Longyearbyen, og turoperatørers feltkompetanse (feltsikkerhet, søk og redning) til myndighetenes lokale beredskap?

I dette prosjektet har vi (primært) satt søkelys på det Longyearbyen-baserte reiselivet, følgelig havner cruisesegmentene (konvensjonelle og ekspedisjon) utenfor denne analysen.

Tekstboks 6.1 Definisjon av lokal beredskap og redningsberedskap

Lokal beredskap er det å være forberedt til innsats for å møte uventede kritiske situasjoner på et lokalt nivå. Dette innebærer å ha planer ressurser og prosedyrer på plass for å kunne reagere raskt og effektivt når en krise oppstår. Det finnes ulike former for beredskap.

Redningsberedskap referer til evnen til å utføre umiddelbare tiltak for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner.

Kilde: Store Norske Leksikon & (DSB, 2016 b)

6.1 Beredskapen på Svalbard

6.1.1 Sentrale aktører og lovverk for beredskap

Sysselmesteren

Sysselmesteren er den sentrale instansen for planlegging og gjennomføring av tiltak innen samfunnssikkerhet og beredskap på øygruppen, og har ansvar for redningstjenesten på og rundt Svalbard (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Redningstjenesten på Svalbard er en del av norsk redningstjeneste og organisert på samme måte som på fastlandet. Den sivile redningstjenesten på Svalbard er et samvirke mellom Sysselmesteren, Longyearbyen lokalstyre og Longyearbyen røde kors hjelpekorps (LRKH).

Sysselmesteren er som politimester leder for redningsledelsen ved den lokale redningssentralen (LRS) på Svalbard. Ved brann, uhell og ulykker rykker den sivile redningstjenesten ut. For å utnytte de samlede redningsressurser vil det ved en større ulykke bli etablert en lokal redningssentral (LRS). Ved ulykker til havs eller ulykker med betydelig omfang, vil redningsinnsatsen bli ledet av hovedredningssentralen for Nord-Norge i Bodø. På skadestedet er det

²³ [Longyearbyen sykehus - Universitetssykehuset Nord-Norge HF](#)

innsatsleder fra Sysselmesteren som koordinerer og leder redningsinnsatsen (Longyearbyen lokalstyre, 2023).

Instruks for samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering gjelder på samme måte som for statsforvaltere på fastlandet for Sysselmesteren på Svalbard. Her fremkommer blant annet krav om ROS-analyser og beredskapsråd.²⁴ Sysselmesteren har ansvar for å ha oversikt over risiko og sårbarhet på Svalbard. Denne oversikten er utarbeidet som en risiko- og sårbarhetsanalyse (SvalbardROS). ROS-analysen omfatter risikoområdene naturhendelser, store ulykker og tilsiktede handlinger. Sysselmesteren på Svalbard skal levere årlige ROS-analyser sammen med årsrapport til Justis- og beredskapsdepartementet. I Sysselmesterens risiko- og sårbarhetsanalyse for 2022–2026 er risikoen for ulykker til sjøs vurdert overordnet til å være høy.

Sysselmesteren har også utarbeidet en utgave av SvalbardROS som er gradert etter sikkerhetsloven. Den graderte utgaven omhandler forsyningssikkerhet og -beredskap på Svalbard.²⁵

Sysselmesteren disponerer to allværshelikoptre som brukes til søk og redning på Svalbard og i nærområder. Utrykningstiden er to timer, og hvert helikopter kan hente opp til 18 personer innenfor en radius på 120 nautiske mil. Sysselmesteren disponerer også to tjenestefartøy, der det største har sertifiseringer for å operere i islagte farvann og helikopterdekk (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Sysselmesteren leder beredskapsrådet for Svalbard. Beredskapsrådet er satt sammen av sentrale offentlige, frivillige og private organisasjoner som på hver sine områder har fagkunnskap om beredskapsarbeid. I beredskapsrådet deltar Sysselmesteren, Longyearbyen lokalstyre, Kings Bay AS, CHC Helikopter Service AS, COOP Svalbard, Avinor Svalbard, Norges vassdrags- og energidirektorat, Svalbard kirke, Meteorologisk institutt, Longyearbyen brann og redning, Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Telenor Svalbard, Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps, Universitetssenteret på Svalbard, Leonard Nilsen & Sønner AS, Universitetssykehuset Nord-Norge Longyearbyen og Universitetssykehuset Nord-Norge Tromsø (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024). Rådet er et forum for gjensidig orientering om beredskapsarbeid, og i en krisesituasjon vil rådet være det sentrale samordningsorgan.²⁶

Longyearbyen lokalstyre

Forskrift om sivilbeskyttelsesloven omfatter Longyearbyen Lokalstyre (LL) og skal sikre at Lokalstyret ivaretar befolkningens sikkerhet og trygghet. Forskriften pålegger blant annet lokalstyret å utarbeide ROS-analyser, beredskapsplan og øvelser og opplæring.²⁷ Beredskapsplanen er utarbeidet med utgangspunkt i en helhetlig ROS-analyse (hROS) som er forankret i lokalstyret. I gjeldende beredskapsplan for lokalstyret fremgår det blant annet at beredskapsorganisasjonen har fem hoveddeler; kriseledelse, evakuert- og pårørendesenter (EPS), boligkontor, psykososialt kriseteam og evakueringslag. De ulike hoveddelene har ulike ansvarsområder som er

²⁴ [Instruks for statsforvalteren og Sysselmesteren på Svalbard sitt arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering - Lovdata](#)

²⁵ [Risiko- og sårbarhetsanalyse | Sysselmesteren på Svalbard](#)

²⁶ [Beredskapsrådet for Svalbard | Sysselmesteren på Svalbard](#)

²⁷ [Forskrift om sivilbeskyttelseslovens anvendelse på Svalbard og om beredskapsplikt for Longyearbyen lokalstyre - Lovdata](#)

definert i beredskapsplanen. Ved katastrofer eller større ulykker har lokalstyret blant annet ansvar for å opprette og drifte et *evakuerings- og pårørendesenter* som skal fungere som et informasjons- og støttesenter.

Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps

På Svalbard spiller Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps (LRKH) en viktig rolle i det lokale redningsarbeidet (Sysselmesteren på Svalbard, 2025). LRKH har omkring 250 betalende medlemmer, 80 frivillige, samt to deltidsansatte. Mens lokalforeninger på fastlandet også kan ha andre aktiviteter som flyktningguide, språkkafé, nattevandring mv., er Røde Kors på Svalbard et rent hjelpekorps.

LRKH har tre hovedoppgaver; drive en frivillig redningstjeneste, forebyggende arbeid og fremme interesse for friluftsliv. LRKH har både en skredgruppe og en bregruppe. De to spesialgruppene bistår Sysselmesteren med innsats og kunnskap i redningsaksjoner som innebærer søk i snøskred eller søk på bre og i bratt lende (LRKH, 2025).

Svalbard lufthavn

Svalbard Lufthavn fungerer som evakueringsrute ved nødsituasjoner og ved medisinsk evakuering, og sikrer kontinuerlig forsyningskjede av kritisk personell og materiell. Lufthavnen er kritisk infrastruktur for aktiviteter som foregår på øygruppen. Tilgang til effektiv persontransport og enkel tilgang til varer og tjenester fra fastlandet er avgjørende for helseberedskapen, næringslivet og lokalsamfunnet generelt.

6.1.2 Betydningen av kritisk infrastruktur for beredskap

Å opprettholde befolkningen på Svalbard og i Nord-Norge er et sikkerhetspolitisk anliggende. Det betyr at offentlige arbeidsplasser, sengeplasser på sykehusene og flyruter i nordområdene har nasjonal betydning. Totalberedskapskommisjonen vektlegger i NOU 2023:17 betydningen norsk tilstedeværelse på Svalbard har for norsk suverenitet, sikkerhetspolitikk og beredskapshensyn (Totalberedskapskommisjonen, 2023).

Totalberedskapskommisjonene trekker også fram forsyningssikkerhet som en utfordring på Svalbard, og at det er behov for tydeliggjøring av hva virksomheter og leverandører er forventet å levere til Svalbard i en krisesituasjon. Longyearbyen er svært sårbar for brudd i forsyningssikkerheten, da Svalbard-samfunnet er avhengig av å få tilbrakt nesten alt som skal benyttes på øygruppen, herunder bl.a. mat og andre forbruksvarer, medisiner, drivstoff og reservedeler (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024).

Svalbardmeldingen (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024) peker på at kritisk infrastruktur er en grunnleggende forutsetning for både aktivitet og opphold på Svalbard. Longyearbyens fysiske infrastruktur bidrar slik til å opprettholde norske samfunn på øygruppen. Eksempler på kritisk infrastruktur er energiforsyning, drikkevannsforsyning, boligmasse, fiberkabelforbindelse til fastlandet og Svalbard lufthavn.

Mye av infrastrukturen i Longyearbyen ble anlagt på 1950-, 1960- og 1970-tallet og bærer preg av slitasje eller vedlikeholdsetterslep, noe som igjen forsterkes av blant annet klimaendringene og tining av permafrosten. Infrastrukturen har ikke i tilstrekkelig grad blitt oppgradert i takt med at Longyearbyen har endret seg fra et gruvesamfunn til dagens samfunn med

høy aktivitet (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024). Intervju og dokumentgjennomgang tyder på at det særlig er energiforsyning, drikkevannsforsyning og bygningsmasse hvor det er behov for utbedringer.

Å ha en velfungerende infrastruktur på Svalbard og i Longyearbyen er svært viktig av flere grunner. Ved behov for hjelp er det store avstander til fastlandet. Ved en ulykke eller redningsaksjon er lufthavnen helt avgjørende for å kunne frakte innbyggere til sykehuset i Tromsø. På samme måte er elektroniske kommunikasjons tjenester, både internt og til fastlandet, spesielt viktig i beredskapssammenheng.

6.2 Reiselivsnæringens bidrag til lokal beredskap

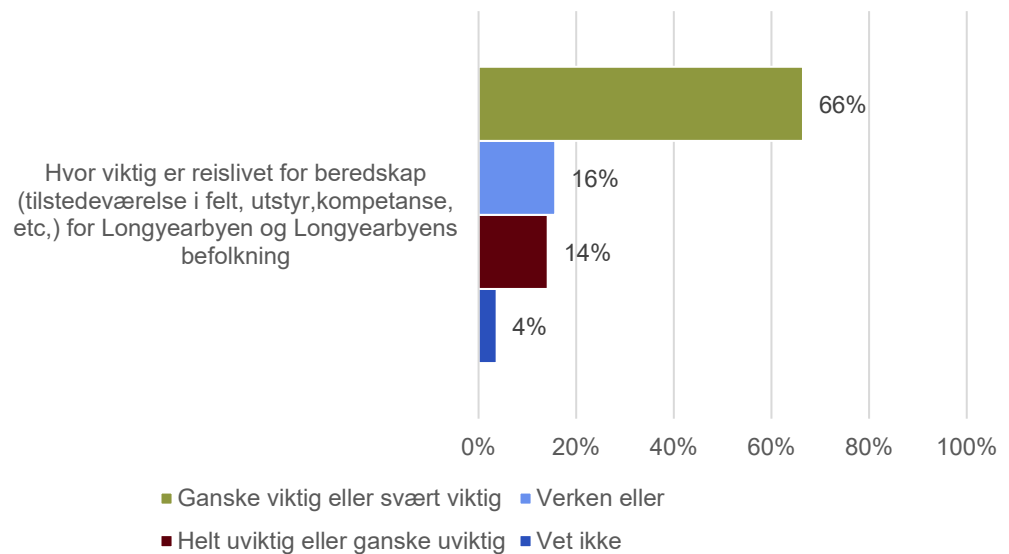
I dette prosjektet har vi undersøkt hvordan reiselivets tilstedeværelse i Longyearbyen, og turoperatørers feltkompetanse (feltsikkerhet, søk og redning) bidrar til myndighetenes lokale beredskap.

Sentrale informasjonskilder har vært funn fra spørreundersøkelser²⁸, dokumentgjennomgang og intervju med aktører innen reiselivet, beredskap, og redning.

6.2.1 Reiselivet er viktig for lokal beredskap

I 2024 ble det gjennomført en innbyggerundersøkelse på Svalbard, der respondentene hovedsakelig var fastboende i Longyearbyen med opphold over 6 måneder. Ett av spørsmålene i undersøkelsen var hvor viktige reiselivet er for beredskap (tilstedeværelse i felt, utstyr, kompetanse etc.) for Longyearbyen og Longyearbyens befolkning (se Figur 6.1). På dette spørsmålet oppgir om lag to tredjedeler av respondentene at reiselivet er «ganske eller svært viktig». Dette indikerer at mange innbyggere i Longyearbyen mener at reiselivet er viktig for lokal beredskap.

Figur 6.1 Reiselivets betydning for lokal beredskap (n=325)



Kilde: Innbyggerundersøkelsen 2024

²⁸ Viser her til innbyggerundersøkelsen for Longyearbyen og medlemsundersøkelsen til Visit Svalbard for 2024.

Like fullt er det også respondenter som i fritekstsvar²⁹ påpeker at næringen bidrar til at det kommer flere tilreisende til Svalbard, som igjen legger press på eksisterende infrastruktur og beredskap. Dette kan igjen tale for at næringen også har et ansvar for å bidra til beredskapen på Svalbard.

6.2.2 Reiselivsnæringen bidrar med hender, kompetanse og utstyr

De frivillige i Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps (LRKH) er friluftinteresserte og reflekterer næringssammensetningen i Longyearbyen. Flere av de frivillige i hjelpekorpsset jobber i reiselivsnæringen. Guider i reiselivsnæringen har ofte god kunnskap om populære utfartsområder, kjenner terrenget godt og er oppdaterte på lokale forhold (issmelting, bresprekker, skavler m.m.). Dette gjelder også for ansatte i andre næringer som er mye ute i felt, som for eksempel forskere ved UNIS.

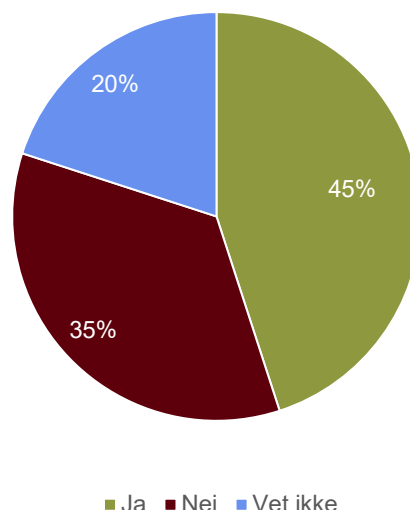
Feltkompetanse og erfaring med å ferdes utendørs er viktig i redningsaksjonene til LRKH, da det kan være krevende sikt og værforhold. LRKH stiller med personlig utstyr til hjelpekorpsets spesialgrupper, samband og redningsteknisk utstyr, mens snøscooter og annet personlig utstyr må redningsmannskapet stille med selv. I Longyearbyen er det flere frivillige i reiselivet, men også andre næringer som har tilgang til scooter gjennom jobb. De frivillige med jobb-scooter bruker da scooterne i redningsaksjoner. Dette er et eksempel på hvordan reiselivsnæringen og dens ansatte bidrar med kompetanse og utstyr i redningsaksjoner.

Hvorvidt reiselivsbedrifters bidrar til å styrke den lokale beredskapen på Svalbard, inngikk som et spørsmål i en spørreundersøkelse besvart av Visit Svalbards medlemsbedrifter i 2024. Her fikk medlemsbedriftene spørsmålet; *«Har din bedrift eller deres ansatte bidratt til å styrke beredskapen i Longyearbyen de siste 3 år? For eksempel bidratt med kompetanse, utstyr, hjelp ved redningsaksjoner (unntatt ved egne gjester/turer)»*. Nærmere halvparten (45 prosent) av respondentene svarer ja, noe som indikerer at reiselivsbedrifter på Svalbard bidrar til å styrke beredskapen i Longyearbyen, jf. Figur 6.2.

Ett av reiselivsselskapene vi intervjuet viste for eksempel til at de hadde hjulpet 13 reisefølger i år (altså første halvår 2025) med mindre tiltak som hjelp til å få ut scootere som har kjørt seg fast eller turfølger som har navigert feil. Dette er lavterskel hjelp, men fortsatt avlastende i form av at disse hendelsene ikke utløser en aksjon fra sysselmesteren eller LRKH.

²⁹ I fritekstsvar knyttet til diverse spørsmål i innbyggerundersøkelsen nevnes turisme og beredskap.

Figur 6.2 Reiselivsbedrifters bidrag til å styrke beredskapen de siste tre årene (n=20)



Kilde: Visit Svalbards medlemsundersøkelse 2024

Intervjuer har også pekt på at reiselivsselskaper senker terskelen for å komme seg ut på tur både for lokalbefolkning og turister i form av at de har nødvendig utstyr og kompetanse, og at de representerer en trygghet med at de er mye ute i felt og kan fange opp behov for store eller små hjelpeaksjoner. Reiselivsaktørene deler også mye informasjon om skredfare, isbjørn mv. som gjør ferdsel i utsatte områder mindre risikofylt for både lokale og turister også.

Det er ikke bare i forbindelse med selve redningen i en redningsaksjon at reiselivsnæringen bidrar til lokal beredskap. I forbindelse med skredulykker eller evakueringer har også hoteller, restauranter og butikker bidratt med utstyr, mat og senger. Fra evalueringen av en større skredulykke i Longyearbyen i 2015 vet man at ulike aktører i reiselivet bidro i krisearbeidet; *«I sentrum åpnet butikker slik at beboere kunne få tak i det nødvendige av klær, mat og graveutstyr. Kafeer og restauranter lagde mat til letemannskaper og evakuerte»* (DSB, 2016 a).

Et annet eksempel på lokal beredskap er den lokale matbutikken «Svalbardbutikken» som har beredskapslager (drikke og mat) til Longyearbyens innbyggere. Skulle Longyearbyen være forhindret fra å få forsyninger har butikken nok mat på lager til å forsyne innbyggerne i Svalbard i omkring en måned. I samarbeid med Svalbard bryggeri selger også Svalbardbutikken renset drikkevann til en rimelig pris. Vannet produseres i samarbeid med Svalbard Bryggeri. Initiativet kom som følge av høyt manganinnhold på drikkevannsnettet.³⁰

Svalbard lufthavn er den viktigste forbindelsen mellom fastlandet og øygruppen. Helseberedskapen, næringslivet og lokalsamfunnet baserer seg på tilgang til effektiv persontransport. Forstyrrelser i flytrafikken kan derfor i løpet av kort tid få alvorlige konsekvenser for innbyggerne på Svalbard (Justis- og Beredskapsdepartementet, 2024). Uten reiselivet ville det ha vært et dårligere rutetilbud med færre flyavganger enn det er i dag. Lufthavnen

³⁰ <https://www.svalbardposten.no/drikkevann-mangan-vannforsyning/tilbyr-renset-vann-pa-eget-initiativ/566135>

måtte uansett ha blitt opprettholdt slik at mer eller mindre akutte hendelser med behov for fly hadde fått den hjelpen de trenger.

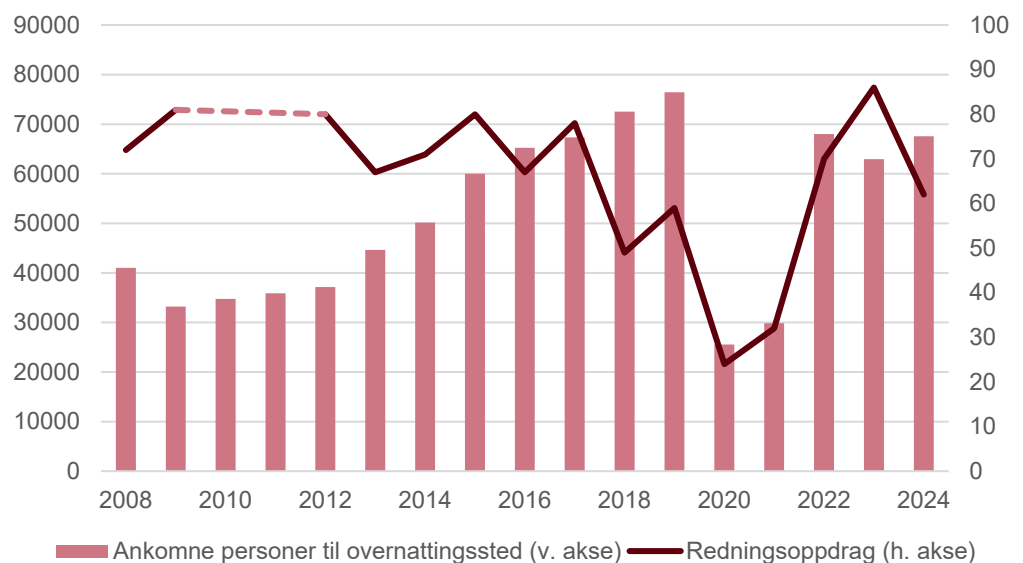
6.2.3 Flere tilreisende gir økt behov for beredskap

Høysesongen for redningsarbeidet til hjelpekorpsset på Svalbard er fra slutten av februar til midten av mai. I løpet av en normalvinter har hjelpekorpsset 5-6 redningsaksjoner. Disse er som regel i forbindelse med skred- og breulykker og søk etter savnede. På sommeren er det relativt rolig for Hjelpekorpsset (LRKH, 2025).

Antall årlige redningsaksjoner hvor LRKH bidrar avhenger i stor grad av været og om det har vært spesielle hendelser som har ført til behov for redning (skred, isredning, helikopterstyrt m.m.). De fleste redningsoppdrag løses med redningshelikopter i regi av Sysselmesteren.

LRKH bidrar hovedsakelig i aksjoner hvor det er for dårlig vær til å fly, det trengs spesialkompetanse på bre, skred, bratt lende eller hvor det er behov for flere mannskap. Ifølge koordinator ved LRKH har økningen i antall turister på Svalbard ikke resultert i økning i antall redningsaksjoner hvor hjelpekorpsset er involvert. Dette kan skyldes at ferdsel på Svalbard stiller andre krav enn på fastlandet (ferdselsrestriksjoner, våpen til isbjørnbeskyttelse, arktisk klima m.v.) og at de fleste turister deltar på guidede turer. Guideselskapene har også i stor grad kompetanse til å ta avgjørelsen om å endre turplaner eller avlyse turer dersom det ikke er egnede forhold for tur.

Figur 6.3 Utvikling i redningsaksjoner utført av Sysselmesteren (linje, h. akse) og ankomne personer til overnattingssted (søyler, v. akse), 2008-2024.



Kilder: Sysselmesterens årsrapporter 2017, 2022 og 2024 og Svalbardposten

Note: Vi mangler observasjoner for 2010 og 2011. For illustrasjonens skyld legger vi en beregnet lineær utvikling mellom de to observasjonene vi faktisk har fra 2009 og 2012. Illustrert med stiplet linje i figur

Hovedtyngden av redningsoppdragene til Sysselmesteren gjennomføres med helikopter. I gjennomsnitt har det blitt utført 65 oppdrag i året (jf. figur 6.3). Det var en vesentlig nedgang i redningsoppdrag under pandemiårene 2020 og 2021. I pandemiårene var det betydelig færre turister på Svalbard, enn årene før og etter, og det er ikke urimelig at det er en sammenheng mellom antall ankomne gjester og antall redningsoppdrag. Sysselmesteren fører imidlertid ikke statistikk over hvem de hjelper i redningsoppdragene, så oversikt over om

det er redningsaksjoner knyttet til fiskeriene, fastboende i Longyearbyen eller turister finnes ikke.

Oppsummert bidrar reiselivet i Longyearbyen med økt kompetanse og ansatte som er viktige for den lokale beredskapen. Samtidig betyr også reiselivsnæringen at det kommer flere tilreisende til øygruppen, som igjen gir økt behov for lokal beredskap. Men antall søk- og redningsaksjoner ligger på omtrent samme nivå som i perioden 2008-2015, til tross for vesentlig flere turister i området (jf. Figur 6.3).

6.2.4 Tiltak for å beskytte natur og turisternes sikkerhet

Ferdse på Svalbard er strengt regulert for å beskytte natur, dyreliv, kulturminner og reisendes sikkerhet. Eksempelvis krever ferdsel utenfor Longyearbyen våpen for beskyttelse mot isbjørn. Ved langvarige private turer utenfor forvaltningsområde 10 (sentrale deler av Spitsbergen) må man i tillegg søke og melde fra til Sysselmesteren. Meldeplikten gjelder både til lands og sjøs. Det stilles også krav om søk- og redningsforsikring eller garanti i forbindelse med slike turer.

For reisearrangører, turoperatører og turistfartøyer gjelder spesielle regler som blant annet innebærer at arrangøren er ansvarlig for de reisendes sikkerhet og for at de reisende er informert om og følger lover og bestemmelser. I tillegg må reisearrangører rapportere sine turopplegg til Sysselmesteren før hver sesong, og ha forsikringer som dekker redningsaksjoner og lignende assistanse.³¹

Både reiseliv og annen ferdsel har økt betydelig på Svalbard de siste årene. Samtidig har klimaendringene økt og skapt nye utfordringer. Dette er bakteppet for at Regjeringen tidligere i år har fastsatt en ny *forskrift om sikkerhet i felt på Svalbard*³². Hensikten med forskriften er å sikre en fortsatt forsvarlig utvikling av reiselivet på Svalbard.

I den nye forskriften inngår guidekrav for Svalbard. Kravet innebærer at turistvirksomheter og feltvirksomheter som ferdes, driver aktivitet eller har opphold utenfor bebodde områder på Svalbard, i fremtiden må bruke godkjente svalbardguider. Formålet er å forebygge skade på personer og natur. Godkjenningsordningen for guider er den første ordningen av sitt slag i Norge.³³

I *Svalbardvettreglene*, som er retningslinjer for tilreisende som er utarbeidet av Sysselmesteren og Svalbard Reiselivsråd, anbefales reisende organiserte turer. Dette er både for den reisende og naturens interesse.³⁴ Økt bruk av sertifiserte Svalbard-guider, som kjenner godt til området og klima, vil etter vår vurdering øke sikkerheten til tilreisende.

³¹ [Svalbardvettreglene | Visit Svalbard](#)

³² Forskriften trer i kraft 1. januar 2026, mens kravet om bruk av svalbardguider vil gjelde fra 1. juli 2027.

³³ [Ny forskrift om sikkerhet i felt på Svalbard – guider må godkjennes - regjeringen.no](#) og [Nye guidekrav på Svalbard - regjeringen.no](#)

³⁴ [Svalbardvettreglene | Visit Svalbard](#)

7 Utfordringer for Svalbard

De sentrale føringene om et levende familiesamfunn på 78 grader nord som heller ikke skal vokse fører etter vår mening med seg et ansvar for langsiktighet og investeringer i kritisk infrastruktur fra norske myndigheter. Langsiktighet og investeringer er trolig helt avgjørende for å sikre at Longyearbyen (for)blir et levende familiesamfunn.

De foregående kapitlene fokuserte på reiselivets økonomiske ringvirkninger på Svalbard og reiselivets bidrag bo- og blilyst og til den lokale beredskapen. Intervjuer og statistikk indikerer at disse bidragene er positive. Det har vært og vil trolig i lang tid være en økende etterspørsel etter eksotiske reisemål både fra turister og arbeidstakere.

Norske myndigheter legger derimot noen klare føringar – eller restriksjoner – i utviklingen gjennom at de ikke ønsker vekst, men samtidig et levende familiesamfunn på 78 grader nord. Med de to restriksjonene for videre utvikling følger et ansvar som etter vår vurdering i større grad må adresseres og følges opp av myndighetene selv. Ansvaret handler spesielt om det å gjøre Longyearbyen attraktivt som bo- og arbeidssted, og da er det spesielt utfordringer rundt tilgangen på en grunnleggende infrastruktur av akseptabel kvalitet som peker seg ut fra intervjuer vi har gjennomført og som også løftes fram i offentlige dokumenter.

Gjeldende Svalbardmelding løfter fram at det er kostbart å legge til rette for et familiesamfunn så langt nord, og at en økning i innbyggertall og aktivitet vil medføre økte utgifter for staten. Det er ikke ønskelig at Longyearbyen skal bli et livsløpssamfunn, det vil si at det ikke ønskes at samfunnet skal vokse ut over det eksisterende nivået. Det skal heller ikke tilrettelegges for en utvikling som utløser behov for større investeringer i infrastruktur eller utvidelse av velferds- og tjenestetilbudet.

I den siste Svalbardmeldingen kan vi lese at «*Longyearbyen har i arktisk sammenheng på flere områder en godt utbygd og moderne infrastruktur. (...), er det likevel et betydelig vedlikeholdsetterslep, eksempelvis i kraftforsyningen, vannforsyningen og bygningsmassen. Dette spiller igjen viktigheten av at det ikke legges til rette for en utvikling som utløser behov for større investeringer i infrastruktur.*»

«Videre er Svalbard et av stedene i verden hvor klimaendringene treffer raskest. Dette innebærer at fysisk infrastruktur blir mer utsatt for klimarelaterte hendelser, og klimaendringene skaper behov for oppgradering og tilpasning.»

I etterkant av skredene i 2015 og 2017 ble det gjennomført skredsikringstiltak i Longyearbyen i form av nye boliger blant annet.

Videre står det i Svalbardmeldingen at *«(i)nfrastrukturen i Longyearbyen ble dimensjonert for å betjene et gruvesamfunn, ikke for lokalsamfunnet slik det har utviklet seg, med et betydelig antall tilreisende gjennom store deler av året.»*

Norske myndigheter ønsker ikke å videreutvikle familiesamfunnet Longyearbyen i form av flere bosatte eller tilreisende ut over dagens nivå, som blant annet kan utløse et behov for investeringer i ny infrastruktur. Samtidig er det et behov for investeringer i vedlikehold og klimatilpasning for å dekke lokalbefolknings behov. Våre intervjuer indikerer at de som allerede bor i Longyearbyen opplever en usikkerhet rundt hvordan og når vedlikeholdsetterslepet vil løses. Denne usikkerheten påvirker allerede, og vil i økende grad påvirke, attraktiviteten til Longyearbyen som bosted i negativ retning for de bosatte i Longyearbyen. En slik usikkerhet vil også trolig påvirke de som vurderer bosette seg der.

Et annet gjennomgående tema fra intervjuene vi har gjennomført i dette prosjektet er boligsituasjonen. Boligstandarden er lav, det er få tilgjengelige og egnede boliger og de aller fleste er eid av norske myndigheter eller næringslivsaktører. Det er heller ikke åpnet for å bygge flere boliger, slik at markedet sånn sett ikke fungerer som et kommersielt marked. Implikasjonene er at det er vanskelig å finne egnede boliger, og spesielt for familiehusholdninger.

Boligstandarden og -tilgangen bør være sammenlignbart med situasjonen på fastlandet i den tid en ønsker å opprettholde et familiesamfunn med flest mulig nordmenn. I et valg mellom bolig i Longyearbyen og på fastlandet bør det i det minste ikke være alt for store forskjeller i den grad Longyearbyen skal fremstå som et reelt og attraktivt alternativ.

Intervjuer peker også på at infrastrukturen i form av vann og avløpssystemet har en ikke-tilstrekkelig kvalitet i dag. Det fremstår som at usikkerheten rundt infrastrukturens kvalitet er for høy i dag for å gi tilstrekkelig trygghet og stabilitet i boforholdene over tid.

At det må gjøres betydelige investeringer i boligmarkedet og i grunnleggende infrastruktur i Longyearbyen er tydelig. Longyearbyen lokalstyre er etter Svalbardloven ansvarlig for infrastruktur i Longyearbyen når ansvaret ikke er lagt til staten eller andre. Hvorvidt et lokalstyre og en innbyggerbefolkning på om lag 2 600 personer kan og bør håndtere investeringer av en slik karakter, omfang og nasjonal interesse er derimot mer uklart. Spesielt med den kvaliteten Longyearbyens infrastruktur nå har. Det er svært utfordrende eller umulig for Lokalstyret å finansiere tilstrekkelige investeringer for å hente inn vedlikeholdsetterslepet etter vår vurdering. Å lempe over en slik kostnad på befolkningen i Longyearbyen virker også urealistisk både med tanke på den lave botiden, og særlig med tanke på at dette med relativt stor sikkerhet ville undergrave Longyearbyens bostedsattraktivitet.

Norske myndigheters begrensninger i boligbygging, vern av natur og det høye offentlige eierskapet medfører at boliginvesteringene i liten grad kan løses kommersielt. Da ville det vært naturlig at norske myndigheter gjennomfører disse investeringene eller legger en mer tydelig plan for hvordan det tenkes løst over tid. Når myndighetene sett grenser for utviklingen, bør de også følge opp med å ta ansvar for uheldige effekter av disse begrensningene.

Når kvaliteten på spesielt boliger og infrastrukturen fortsetter å være dårlig, og det er usikkerhet rundt når og eventuelt om dette vil løses, forhindres en utvikling i retning av et bærekraftig og levende familiesamfunn i Longyearbyen. Attraktiviteten som et langsiktig bosted vil forbli lav og trolig falle. Som nevnt (kapittel 2) observeres allerede en fallende gjennomsnittlig botid. Skal målet om et bærekraftig og levende familiesamfunn realiseres må det være mulig å planlegge 8 til 10 år fram i tid. Da vil også trolig botiden øke, utskiftninger i barnehager og skoler reduseres og deltagelse i frivilligheten øke. En rekke intervjuer vi har gjennomført i prosjektet peker på denne typen utfordringer ved dagens bosituasjon.

Referanser

DSB. (2016 a). *Skredulykken i Longyearbyen 19. desember 2015. Evaluering av håndtering, beredskap og forebygging.*

DSB. (2016 b). *Samfunnets kritiske funksjoner.*

Hovedredningssentralen. (2025, 5 5). *hovedredningssentralen.no*. Hentet fra Norsk redningstjeneste: <https://www.hovedredningssentralen.no/norsk-redningstjeneste/>

Justis- og Beredskapsdepartementet. (2016). *Meld. St. 32 (2015-2016). Melding til Stortinget Svalbard.*

Justis- og Beredskapsdepartementet. (2023). *Meld. St. 9 (2022-2023). Melding til Stortinget. Nasjonal kontroll og digital motstandskraft for å ivareta nasjonal sikkerhet.*

Justis- og Beredskapsdepartementet. (2024). *Meld. St. 26 (2023-2024) Svalbardmeldingen.*

Kobro et al. . (2013). *Duett eller duell? Reiseliv og lokalsamfunnsutvikling.* Telemarksforskning.

Longyearbyen lokalstyre. (2023). *Overordnet beredskapsplan. Longyearbyen lokalstyre 2023 .*

LRKH. (2025, 5 5). *lrkh.no*. Hentet fra Om LRKH: <https://lrkh.no/om-lrkh/>

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

Meld. St. 27. (2022-2023). *Eit godt liv i heile Noreg – distriktpolitikk for framtida.*

Reymert, P. K. (2013). *Longyearbyen. Fra company town til moderne by.* Longyearbyen: Sysselmannen på Svalbard, miljøvernavdelingen.

Sysselmesteren på Svalbard. (2025). *SvalbardROS 2022-2026. En analyse av risiko og sårbarhet på Svalbard.*

Sysselmesteren på Svalbard. (2025, 5 5). *sysselmesteren.no*. Hentet fra Redningstjeneste: <https://www.sysselmesteren.no/om-sysselmesteren/politi/redningstjeneste/#:~:text=Politiavdelingens%20personell%20utf%C3%B8rer%20stabstjeneste%20i%20den%20lokale%20redningssentralen,er%20organisert%20p%C3%A5%20samme%20om%C3%A5te%20som%20i%20Fastlands-Norge.>

Totalberedskapskommisjonen. (2023). *Nå er det alvor. Rustet for en usikker fremtid. NOU 2023:17.*

Visit Svalbard. (2024). *Svalbard-statistikken 2024. Markeds- og gjestestatistikk.*

Vedlegg 1 Definisjonen av reiselivet i Longyearbyen

Dette vedlegget gir en detaljert oversikt over tilpasninger vi gjør i avgrensningen av reiselivet som sådan i Longyearbyen for å inkludere de riktige reiselivsvirksomhetene, og i de enkelte reiselivsvirksomhetene for å få et best mulig bilde av fordelingen mellom de ulike delene av reiselivet.

Overnatting

Åtte overnattingsbedrifter utgjør om lag en tredel av den registrerte verdiskapingen og sysselsettingen. De tre største er Hurtigruten Svalbard³⁵, Svalbard Adventures³⁶, Basecamp Explorer og Mary Anns Polarrigg.

Kings Bay er en relativt stor overnattingsvirksomhet, men siden den er lokalisert i Ny-Ålesund medberegnes den ikke som del av reiselivet i Longyearbyen.

Det er stor grad av horisontal integrasjon i reiselivsaktørene på Svalbard. Flere av de store aktørene, herunder Hurtigruten Svalbard, Svalbard Adventures og Basecamp Explorer har flere virksomhetsområder. Aktørene driver både med utleie av utstyr, handel, overnatting, servering og guiding (opplevelser). For å få et best mulig bilde av fordelingen mellom de ulike delene av reiselivet på Svalbard gjøres dermed en tilnærming der vi fordeler den økonomiske aktiviteten i hovedselskapene ut på de ulike delene. Fordelingen

De tre nevnte selskapene Hurtigruten Svalbard, Svalbard Adventures og Basecamp Explorer justeres på grunn av at all aktivitet er registrert under overnatting og servering. Dette medfører at aktiviteten summerer seg til mer enn totalen på Svalbard innenfor overnatting og servering når vi tar utgangspunkt i at SSBs omsetningstall i næringen som en fasit. Vi reduserer dermed aktiviteten i de tre selskapene ned til totalen fra SSB i henhold til de tre selskaperes relative størrelse. 'Overskuddsaktiviteten' overføres til

³⁵ Eier overnattingsstedene Funken Lodge, Coal Miners Cabin og Redisson Blu Polar Hotel

³⁶ Eier Svalbard Hotell som har restauranten Polfareren blant annet.

opplevelser. I gjennomsnitt overføres 42 prosent av verdiskapingen og sysselsettingen i de tre selskapene til det vi omtaler som opplevelser. Dette gjør at vi unngår å få for mye aktivitet i overnatting.

Vi fordeler ikke aktiviteten mellom opplevelser og servering, noe som gjør at vi trolig undervurderer aktiviteten under servering og overvurderer noe for opplevelser. Metoden gir uansett et bedre bilde av fordelingen mellom sektorer enn hva en ren bruk av selskapenes næringskoder ville gitt, selv om det er usikkerhet i akkurat hvor mye aktivitet som kan og bør overflyttes.

Etter korrigeringen representerer Hurtigruten Svalbard om lag to tredeler av verdiskapingen innenfor overnatting (og 122 av 204 årsverk, eller 60 prosent, av årsverkene i næringen). Svalbard Adventures hadde en verdiskaping på 21 mill. kroner (14 prosent) og sysselsatte 33 årsverk (15 prosent) i 2024. På grunn av et driftsunderskudd hadde Basecamp Explorer en (lav) verdiskaping i 2024 på rundt åtte millioner kroner (5 prosent), og sysselsatte 20 årsverk (9 prosent).

Servering

I alt 13 serveringsvirksomheter er registrert i Longyearbyen og representerte en verdiskaping på 81 mill. kroner og sysselsatte 93 årsverk i 2024, jf. Tabell 4.1.

De største aktørene er Steakers Svalbard (Kroa på folkemunne), Stationen og Fruene. Det var hele seks aktører med minst ti mill. kroner i omsetning i 2024. De to restaurantene Huset og Funktionærmessen Restaurant inngår ikke i disse tallene da de eies av Hurtigruten Svalbard. Det samme gjelder serveringsstedene Svalbar og Polfareren som inngår i Svalbard Adventures sine regnskaper (virksomheter).

Kroa er den klart største enkeltaktøren med en verdiskaping på 38 mill. kroner (47 prosent) og en sysselsetting på 23 årsverk (25 prosent). Selskapet hadde en meget stor vekst i omsetningen fra 2023 til 2024, og spesielt oppsiktsvekkende vekst i driftsresultatet på om lag en tidobling.

Gruvelageret og Karlsberger Pub leverer egne regnskaper, slik at disse inngår i talene for servering her. Dette nevnes fordi de har samme eier som Svalbard Explorer.

Opplevelser

Kategorien opplevelser inkluderer guiding og utleie av utstyr. I alt 10 aktører inkluderes i denne delen av reiselivet som vi har informasjon om gjennom registrerte selskaper i Longyearbyen. I alt sysselsatte opplevelsesaktørene 148 årsverk og hadde en verdiskaping på 111 mill. kroner i 2024.

Som nevnt over flyttes det aktivitet fra overnatting og til opplevelser for større aktører som Hurtigruten Svalbard, Svalbard Adventures og Basecamp Explorer. Hurtigruten Svalbard anslås å være den største aktøren med 88 årsverk og en verdiskaping på 63 mill. kroner (drevet av relativt store lønnskostnader). SA estimeres med 14 årsverk (15 mill. kroner i verdiskaping, også dette drevet av mye lønnskostnader) og Basecamp med 14 årsverk.

Den største frittstående aktøren er Svalbard Snøscooterutleie som i 2024 sysselsatte åtte årsverk og hadde en verdiskaping på i underkant av 14 mill. kroner.

En spesialtilpasning vi gjør i dette prosjektet er å inkludere Svalbard Bryggeri som en leverandør av opplevelser.

Svalbard Bryggeri produserer øl, og nå snart også brennevin, primært til lokale reiselivsbedrifter (hoteller og restauranter) og noe eksport (til fastlandet og Europa). Samtidig har de kursvirksomhet rettet mot primært turister, men også lokalbefolkningen.

Selv om virksomheten i utgangspunktet retter seg mot både turister og andre reiselivsaktører, vil enhver virksomhet trenge en minimumsomsetning for å forsvare en investering. Det er rimelig å forvente at en virksomhet som leverer det meste til lokalt reiseliv i sin helhet er en del av de direkte virkningene av reiselivet i Longyearbyen. Bygningsmessig legger vi til grunn at to tredeler er reiselivsrelatert aktivitet i denne studien. Dette innebærer at den delen av Svalbard Bryggeri som er en direkte del av reiselivet i Longyearbyen sysselsetter fire årsverk og hadde en verdiskaping på i underkant av tre mill. kroner i 2024.

Kultur og underholdning

I alt 25 virksomheter er registrert under kultur og underholdning og disse representerer 64 årsverk og en verdiskaping på 59 mill. kroner. Kun 11 har registrerte lønnskostnader, slik at de gjenværende 15 virksomhetene er enkeltpersonforetak som vi ikke har økonomiske data på. Slik undervurderes trolig aktiviteten innenfor kultur og underholdning noe (og dette er trolig også dels tilfellet under opplevelser i den grad guide-virksomhet gjøres gjennom enkeltpersonforetak).

Av aktørene med regnskapsinformasjon er Svalbard Museum den klart største aktøren med en verdiskaping på like i underkant av 10 mill. kroner. Svalbard Museum er organisert som en stiftelse og sysselsatte i 2024 om lag 16 årsverk.

Det er tre andre større aktører plassert under kultur og underholdning, men som trolig også har noen opplevelsesaktiviteter i form av Green Dog Svalbard, Better Moments og Svalbard Wildlife Expeditions. Disse tre hadde en samlet verdiskaping på 37 mill. kroner og sysselsatte om lag 35 årsverk i 2024.

Transport

Persontransport defineres som reiseliv i Satellittregnskapet for turisme (se SSB). Mye av persontransporten på fastlandet gjøres for lokalbefolkningen og ikke av turister. Dette gjelder for eksempel t-bane og buss i Oslo-området, som i mye større grad er en aktivitet for lokalbefolkningen heller enn for turister. På Svalbard og Longyearbyen derimot så gjøres mer eller mindre all transport av turister og må slik betraktes som mye mer innrettet mot turisme enn busselskaper mv. er på fastlandet.

I alt 13 virksomheter er registrert innenfor transport i Longyearbyen. Den største aktøren er i våre tall Svalbard Lufthavn (Avinor).

Håndhevelsen av så vel suvereniteten på Svalbard, som håndtering av andre næringers behov tilsier at det er behov for flytrafikk til og fra Longyearbyen selv i en situasjon uten reiseliv. Lønnsomheten og omfanget er imidlertid sterkt avheng av turisttrafikken, både turister direkte og innbyggernes behov for ferier. Det er derfor vanskelig å eksakt anslå hvor stor del av Svalbard Lufthavn som skal og bør defineres som en direkte del av reiselivet i Longyearbyen. Vi legger like fullt til grunn at to tredeler av Svalbard Lufthavn

er en direkte del av reiselivet i Longyearbyen. Dette betyr at Svalbard Lufthavn hadde en verdiskaping på nærmere 34 mill. kroner (58 prosent av transport-delen av reiselivet) knyttet til reiselivet i 2024, og en sysselsetting på 20 årsverk (31 prosent av transport-delen av reiselivet).

Ut over Svalbard Lufthavn er det en del mindre aktører innenfor transport. Svalbard Busservice, Henningsen Transport og Guiding og Svalbard Buss og Taxi er de tre største etter Svalbard Lufthavn. Også her er det grunn til å tro at selskapene ikke kun driver med ren transport, men også dels guiding (opplevelser) rettet mot turister.

Svalbard Buss og Taxi og Svalbard Busservice er eid av LNS. LNS håndterer en lang rekke infrastrukturtjenester i Longyearbyen og er en viktig aktør når det kommer til både transportarbeid i egen regi, men også for å holde veier og infrastruktur der oppe ved like.

Formidling

Formidling er den delen av reiselivet som inkluderer flest aktører med 64. Samtidig er det en næring hvor mange enkeltpersonforetak befinner seg, og som vi i liten eller ingen grad har mulighet til å si noe om den økonomiske aktiviteten til. Det er derimot grunn til å tro at det er mange selvstendige guider (frilansguider) som er registrert i denne delen av reiselivet.

Dette er også en bransje hvor det er utfordrende å skille mellom reisebyråttjenester med henblikk om å bringe turister til Svalbard, og organisering av aktiviteter (guiding) på Svalbard. Det er dermed en viss glidning mellom det vi her omtaler som formidling og det vi over omtalte som opplevelser.

Virksomhetene kategorisert under formidling sysselsatte i 2024 i alt 44 årsverk og hadde en verdiskaping på 29 mill. kroner. Den relativt lave verdiskapingen per årsverk, og per aktør, understreker at næringen inkluderer mange små aktører.

Den største enkeltaktøren er Wildphoto Travel som hadde en verdiskaping på 11 mill. kroner og sysselsatte 5 årsverk i 2024. Som nevnt over er det trolig stor overlapp mellom formidling og opplevelser for denne aktøren.

Visit Svalbard er nest største aktør med en verdiskaping på 7 mill. kroner og som sysselsatte om lag 10 årsverk. Visit Svalbard fungerer både som en turistinformasjon på nett i forkant og underveis på besøk til Svalbard, men leverer også turistinformasjon i Longyearbyen, har innsjekk av bagasje samt salg av informasjonsmateriell og suvenirer.

Handel

Handel er ikke nødvendigvis noe som defineres som reiselivsaktivitet i tradisjonelle reiselivsanalyser. Med tanke på det spesielle rundt Longyearbyen som sådan, og den rollen Svalbardbutikken (Coop Svalbard) har i Longyearbyen velger vi like fullt å inkludere denne aktøren delvis som en del av den direkte reiselivsaktiviteten i Longyearbyen.

For det første har Svalbardbutikken, som all annen handel i Longyearbyen, et relativt stort innslag av omsetningen rettet mot turister. Svalbardbutikken har også en del salg av turisteffekter, suvenirer, som vil være en naturlig del av reiselivet. I tillegg har Svalbardbutikken en beredskapsfunksjon der de i samarbeid med Svalbard Bryggeri leverer filtrert vann til lokalbefolkningen og

turister samt lagerfører et matvarelager på vegne av lokalbefolkningen og de turister som måtte befinne seg i Longyearbyen.

Svalbardbutikkens vareutvalg og beredskapsfunksjoner ville ikke vært mulig uten turistenes konsum.

Vi velger derfor å inkludere i overkant av 40 prosent av Svalbardbutikkens virke inn som del av reiselivsnæringen under 'Handel'. På tilsvarende måte inkluderes samme andel av øvrig handel som en direkte del av reiselivet. For noen butikker vil dette trolig være en undervurdering, som for eksempel for Skinnboden. For andre butikker vil det kanskje være en overvurdering, som for Sportscenteret Svalbard. Vi mener like fullt at i sum gir dette en grei tilnærming til den turismerelaterte handelen i Longyearbyen.

I alt defineres 21 aktører som helt eller delvis reiselivsrelatert under næringen handel. Til sammen sysselsatte disse 37 årsverk og hadde en verdiskaping på 29 mill. kroner i 2024.

Vedlegg 2 Metode ringvirkningsanalyse

I dette vedlegget beskriver vi den metodiske tilnærmingen og de tekniske forutsetningene som ligger til grunn for beregningene av de økonomiske ringvirkningene i kapittel 4.

Vi beskriver først hva en ringvirkningsanalyse er, oppbygningen av Samfunnsøkonomisk analyses ringvirkningsmodell (SARMOD) og til slutt de konkrete forutsetningene som ligger til grunn for de ulike delene av beregningene.

Hva er en ringvirkningsanalyse?

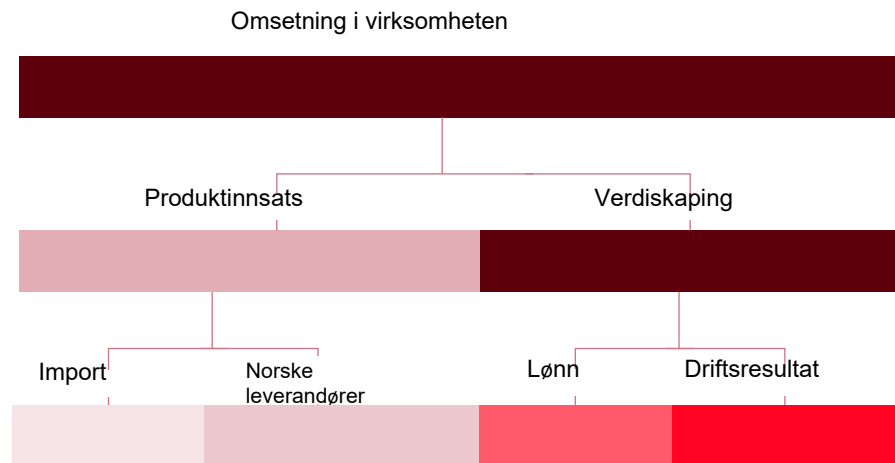
En ringvirkningsanalyse gir informasjon om omfanget av den økonomiske aktiviteten i et prosjekt, en virksomhet eller en næring, og hvordan dette sprer seg utover i økonomien gjennom ringvirkninger. I denne rapporten ser vi på den økonomiske aktiviteten knyttet til *reiselivsnæringen*.

Et sentralt begrep i en ringvirkningsanalyse er økonomisk verdiskapning; den økonomiske merverdien reiselivet i dette tilfellet skaper for samfunnet - verdien som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital i de relevante virksomhetene.

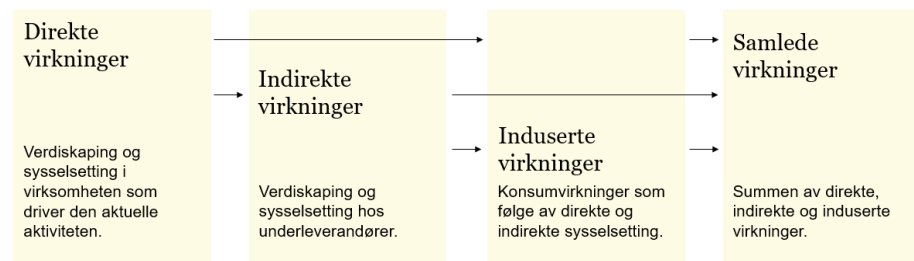
Verdiskapningen kan måles som næringsaktivitetens omsetning, fratrasket kostnader til varer og tjenester som inngår i produksjonen (produktinnsats). Resterende verdier i produksjonen blir fordelt mellom de viktigste interessentene: lønn til de ansatte, avkastning til eierne, skatt til kommune og stat og renter til kreditorer. Sammenhengen mellom omsetning, produktinnsats og verdiskapning er illustrert i figur A.1.

Figur A.2 viser en prinsipiell illustrasjon av hvordan den samlede økonomiske betydningen av en virksomhet beregnes i en ringvirkningsanalyse. Felles for de fleste ringvirkningsanalyser er at virkningene deles inn i direkte, indirekte og konsumvirkninger. Videre i dette kapittelet vil vi beskrive overordnet hvordan vi har kartlagt og beregnet de tre virkningene.

Figur A.1 Sammenheng mellom omsetning, produktinnsats og verdiskaping



Figur A.2 Virkninger i en økonomisk ringvirkningsmodell



Kilde: Samfunnsøkonomisk Analyse

Direkte virkninger

Første steg i en ringvirkningsanalyse er å kartlegge de direkte virkningene. De direkte virkningene i denne rapporten defineres som den økonomiske aktiviteten knyttet til reiselivsvirksomhetene på Svalbard. En mer utførlig redegjørelse av hvilke virksomheter og inndelinger som gjøres av reiselivet kan leses i Vedlegg 1.

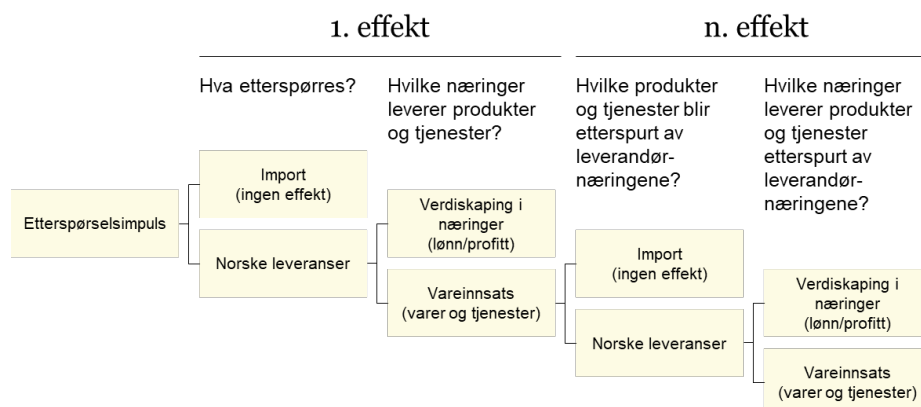
Den økonomiske aktiviteten til reiselivsvirksomhetene kartlegges basert på virksomhetenes innrapporterte årsregnskap for 2024.

Regnskapsinformasjonen, med de tilpasninger som er nevnt i vedlegg 1, muliggjør beregning av den direkte sysselsettingen (antall årsverk) og verdiskaping som reiselivsvirksomhetene representerer. Videre beregnes omfanget av vare- og tjenestekjøp som retter seg mot resten av økonomien og skaper det vi omtaler som av indirekte virkninger.

Indirekte virkninger

Reiselivsvirksomhetene etterspør varer og tjenester fra underleverandører, som igjen etterspør varer og tjenester fra sine underleverandører. Det kaller vi indirekte virkninger. I analysen beregner vi indirekte ringvirkninger i seks runder (illustrert prinsipielt i figur A.3).

Figur A.3 Prinsipiell illustrasjon av indirekte virkninger i ringvirkningsmodellen SARMOD



Etterspørselsimpulsen er den beregnede verdien på reiselivsvirksomhetenes vare- og tjenestekjøp (fra aktiviteten som er definert som 'direkte virkning' over). Kryssløpstabeller fra nasjonalregnskapet benyttes for å beregne omfanget av indirekte virkninger for alle fem ledd samt å fordele disse på næringene underleverandørene etterspør varer og tjenester fra. I analysen benytter vi Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMODell (SARMOD).

For hvert ledd av de vare- og tjenestekjøpene hensyntar modellen at deler av vare- og tjenestekjøpene gjøres som import. For Svalbard er dette noe spesielt da en relativt høyere andel (og i flere tilfeller alt) vare- og tjenestekjøp importeres fra fastlandet eller utlandet. Vi gjør manuelle justeringer for import fra fastlandet der det er behov. For eksempel vil alt av råvarer og handelsvarer importeres via grossister og produsenter som ikke befinner seg på Svalbard. Håndverkertjenester mv. antar vi derimot fordeler seg som på fastlandet, altså med lav grad av import.

Konsumvirkninger

I ringvirkningsanalyser beregnes også konsumvirkninger (induserte virkninger) dersom et tiltak eller en impuls påvirker inntekten i et geografisk avgrenset område.

For eksempel kan verdiskapingen medføre økte inntekter til arbeidstakere og bedriftseiere, som igjen vil øke sitt konsum og sine private investeringer. Bedrifter som skal levere varer og tjenester, må investere for å utvide produksjonskapasiteten. Økt konsum og investeringer gir økt verdiskaping i nye bedrifter. Dette er forsterkningsmekanismer i økonomien. Samtidig bidrar økt sysselsetting til mer press i arbeidsmarkedet, noe som vil øke lønnskostnadene til bedriftene. Det begrenser veksten i sysselsettingen.

I dette prosjektet har vi beregnet konsumvirkninger med utgangspunkt i inntektene (verdiskapingen) til de ansatte i reiselivsvirksomhetene, og virksomhetenes lokale leverandører.³⁷ Videre har vi korrigert for at blant annet sykehus tjenester og omsorg ikke leveres på Svalbard. Altså, vi lar ikke modellen beregne konsumeffekter for tannlegetjenester mv. på Svalbard da dette er fysisk umulig. Denne konsumeffekten går slik ut av våre ringvirkningsberegninger og representerer en etterspørsel på fastlandet.

³⁷ I beregningen har vi lagt til grunn importandeler fra [Konjunkturtendensene til SSB](#), med 26 prosent for konsum og 33 prosent for nyinvesteringer.

