

Innspel div. verneplanarbeid og miljøregelverk på Svalbard

- Kunnskapsinnhenting til arbeidet med forvaltningsplan for Sentral-Spitsbergen, utvidelse av Nordenskiöld Land nasjonalpark og mulig vern av Nedre Adventdal
- Arbeid med felles høyringsnotat om endringar i miljøregelverket på Svalbard
- Svar på supplerende spørsmål/problemstillinger til arbeidsgrupper om nytt regelverk på Svalbard – April 2020



Dokumentet er utarbeida av

Arbeidsgruppa for offentlig forvaltning og frivillege organisasjonar i Longyearbyen

Innhold

1. Innleiing	3
2. Arbeidsgruppa – samansetnad og arbeid.....	3
3. Svalbardnaturen – vesentleg for livs- og bukvalitet	4
4. Kva område er viktige for lokalbefolkninga?	5
Generell vekt på følgande områder	5
Frivillig beredskap.....	5
Lokal forvaltning.....	5
Idrett og nærfriluftsliv	6
5. Kva er det som styrer ferdselen til din organisasjon?	6
6. Kva grep kan forvaltninga gjere for å skape gode rammevilkår for ferdsel og bruk?	7
7. Kva område/ trasear er viktige (motorisert/ ikkje motorisert)?	8
8. Påverker cruisetrafikken din organisasjon, dersom ja, korleis og kvifor?	10
9. Kva nye ferdselsformer og farkostar bør ein ta høgde for på Svalbard?	11
Kva miljøeffektar kan desse ha?	11
10. Oppsummering - kunnskapsinnhenting	11
11. Svar på supplerande spørsmål/ problemstillingar til arbeidsgrupper om nytt miljøregelverk på Svalbard – April 2020.....	12
Innleiing	12
Kommentar til dei supplerande spørsmåla	12
Ferdsel på sjø.....	12
Motorferdsel på land.....	13
Annen ferdsel på land.....	15
Ilandstigningar fra båt i verneområdene.....	15
Telting og leiopphold	15
Hundekjøring	16
Sykling, kiting, arrangementer.....	17
Andre aktivitetar	17
Bruk av droner	17
12. Avslutning	18
Vedlegg:.....	18

1. Innleiing

Vi viser til oppstartsmelding for arbeid med forvaltningsplan for Sentral-Spitsbergen mv. av 18. juni 2019, oppdraget/oppgåvene formidla av Sysselmannen på Svalbard (SMS) som går fram av Oppdragsbrev frå Klima og miljødepartementet (KLD) av 21. september 2017, oppdragsbrev til miljømynde på Svalbard om endringar i miljøregelverk av 14. februar 2020 og notat med supplerende spørsmål/problemstillinger til arbeidsgrupper om nytt miljøregelverk på Svalbard – April 2020.

Dette innspelet er eit milepælsdokument til arbeidet med endringar i miljøregelverket frå arbeidsgruppa for offentlig forvaltning og frivillege organisasjonar i Longyearbyen med innspelsfrist 1. juni 2020.

Innspelet er ein gjennomgang av dei tema som arbeidsgruppa for offentlig tenesteyting og frivillige organisasjonar i Longyearbyen har jobba med i samband med vernearbeidet av sentrale delar av Spitsbergen. Arbeidsgruppa sin samansetnad og arbeid er omtala i eige kapittel nedanfor.

Innspelet er omforeint i arbeidsgruppa, men det er ope for at den enkelte lag/organisasjon seinare kan kome med eigne innspel som er utdjupande og/eller i strid med det som er omforeint.

Vi er samde i oppsummeringa i oppdragsbrevet av 18. juni 2019:

«Det arktiske miljøet på Svalbard er svært sårbart. I dag kommer belastningen av klimaendringer og økt ferdsel i tillegg. Dagens regelverk ble utarbeidet i en tid med mindre ferdsel enn i dag, og klimaendringene var på et annet nivå. For å ivareta miljømålene og bevare natur- og kulturminneverdiene, må det nå vurderes nye reguleringer.»

Innspelet vårt supplerer det kunnskapsgrunnlaget som miljøforvaltninga kan legge fram i dette arbeidet. Miljøforvaltninga dekker vårt ansvarsområde innanfor friluftliv, livs- og bukvalitetar. Vi legg vekt på at forvaltninga av Svalbard er og skal vere kunnskapsbasert. Dei høge miljømåla for Svalbard og måla om eit stabilt familiesamfunn i Longyearbyen må også sjåast i ein samanheng. Vi legg vekt på vern gjennom kunnskap og bærekraftig bruk.

Innspelet vårt svarar også ut dei særskile spørsmåla til miljøregelverket som vart stilt i april 2020. Arbeidsgruppa meiner det er miljøfagleg og prosessmessig betenkeleg at spørsmål om synspunkt på ulike spørsmål vert avkrevd arbeidsgruppene i ein tidleg fase og utan samla kunnskapsgrunnlag.

Arbeidsgruppa fryktar at sterke, generelle innstrammingar i bl.a. ferdsel vil ramme av livs- og bukvalitetane for mange busette i Longyearbyen og dermed svekke grunnlaget for eit stabilt familiesamfunn.

Innspelet inneheld ikkje konkrete forslag til lov- og forskriftsendringar i svalbardmiljølova og tilhøyrande forskrifter.

2. Arbeidsgruppa – samansetnad og arbeid

Arbeidsgruppa vart oppretta i desember 2019 i forbindelse med oppstart av utviding av Nordenskiöld Land nasjonalpark, utgreiing av vern av Nedre Adventdalen og forvaltningsplan for Sentral-Spitsbergen. Gruppa består av representantar frå administrasjonen i Longyearbyen lokalstyre, lokale frivillige medlemsorganisasjonar og NVE. Dei frivillige består av; Longyearbyen Jeger- og fiskeforening, To-takteren, Svalbard Turn, Hundeklubben, Longyearbyen røde kors hjelpekorps, Longyearbyen ornitologiske forening og Longyearbyen seilforening.

Dei største medlemsorganisasjonane i gruppa har medlemstal slik som det går fram under, og ein stor andel av dei fastbuande i Longyearbyen er medlem i ein eller fleire av organisasjonane:

Longyearbyen jeger- og fiskeforening:	850
Svalbard turn:	800-900
Totakteren:	230
Hundeklubben:	100
Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps:	300

Arbeidsgruppa har så langt hatt 7 møte gjennom vinteren og våren 2020, for å svare ut oppdragsbrev og spørsmål som er kome til oss. Etter at oppdraget med regelverksendringar og særlege spørsmål kom i februar og april, har vi arbeidet med innspel til dette også.

Den første delen av dette innspeldokumentet er basert på konkrete fakta omkring ferdsel og bruk og omhandlar også betydninga av natur og ferdsel for fastbuande på Svalbard. Innspelet kap. 4.-10. knyter seg til spørsmål i oppstartsmeldinga datert 18. juni 2019, men svarar også ut oppdragsbrevet frå 14. februar 2020.

Grunnlaget for informasjonen er arbeid som er gjort internt i organisasjonane og i arbeidsgruppa, kartleggingar i organisasjonane og eksisterande kjennskap til fastbuande sin bruk av svalbardnaturen. Som nemnt i innleiinga reknar vi dette som eit supplement til kunnskapsgrunnlaga som miljøforvaltninga skal legge fram og nytte i arbeidet. Fleire av laga og organisasjonane har vore med i tidlegare vernearbeid.

Den andre delen av innspeldokumentet, kap. 11, svarar på notatet med spørsmål som kom i april. Arbeidsgruppa meiner det er plan-, miljøfagleg og prosessmessig betenkeleg at vi blir bedt om å ha synspunkt i ein tidleg fase og utan at nokon har eit samla kunnskapsgrunnlag. Det var også utfordrande å kome med synspunkt då det openbert er tenkt tankar om innskrenkingar i ferdsel før miljøforvaltninga har eit samla kunnskapsgrunnlag, inkludert det som arbeidsgruppene kan bidra med. Arbeidsgruppa, og vi som fastbuande her, opplever at vi er den einaste stemma for friluftslivet vårt i regelverksarbeidet.

Til innspelsbrevet følgjer eit vedlegg som i tekst og bilder uttrykker gruppa sine tankar meir kortfatta. Hovudbodskapen er verdien av friluftslivet er grunnleggande for livskvaliteten vår og verdien av Svalbard heng saman med ein kunnskapsbasert natur- og miljøforvaltning.

«People protect what they love»

3. Svalbardnaturen – vesentleg for livs- og bukvalitet

Som natur- og friluftinteresserte i Longyearbyen støttar vi opp under svalbardpolitiske mål og vi vil hevde at ferdsel og opplevingar i naturen rundt oss er vesentleg for livs- og bukvalitet, fremjer folkehelsa i eit stabilt familiesamfunn og fremjer respekt for naturen og kjærleik til friluftslivet. Moglegheitene for svalbardopplevingar medan ein bur og jobbar her er med å påverke kven som kjem og bur her. Vi meiner at det vi kjenner og elsker, tek vi betre vare på. Vi har drøfta at Sysselmannen definerer dei fast busette inn under kategorien «Lokal verdiskaping». Så er vår forståing av dette at vi gjennom våre ulike former for ferdsel i områda står for ei miljømessig, sosial og kulturell verdiskaping.

Lokale som bur på Svalbard over tid har ei tilhørighet på øygruppen. Vi anser oss ikkje som besøkande eller framande, men ein del av Svalbard. Med ei slik tilhørighet kjem det også naturleg eit ønske om å ta vare på naturen vi ferdist i på ein rasjonell og kunnskapsbasert måte. Vi gjer oss kjent med landskap, flora, fauna, vår, kulturminne – vi skaper og formidlar opplevingar både for oss sjølve, for lokalmiljøet og på sosiale media. Lokale er gode ambassadørar for miljøet og Svalbard si villmark. Kjentfolk er også gode observatørar som ser endringane som skjer. Mange av oss arbeider også med miljø-/ naturvern, ivaretek samfunnet og skaper opplevingar for besøkande til øya. Det er ønskelig fra lokalbefolkningen at det i større grad fokuserast

på vern ved bruk. Ei bærekraftig forvaltning vil i praksis bety å ha lokalbefolkninga «med på laget». På den måten kan ein nå måla i forvaltningsplanen på best mogleg måte.

Vi vil hevde at det er vanskeleg å forstå med «Oslo-briller» at vi utgangspunktet har liten og avgrensa aksjonsradius når vi bur i Longyearbyen. Naturen og landskapet er krevjande å ferdast i. Det er særst viktig å forstå at vi kombinerer båtbruk med hyttetur og ikkje-motorisert friluftsliv, jakt og fiske og skuterbruken er gjerne kombinert med hyttetur, skitur og andre opplevingar. Det er kun fire mil veg her i den lille landsbyen med lang mørketid og hardt klima. For oss er muligheita til å kunne ferdast på Svalbard på ein ansvarleg og miljøforsvarleg måte eit av hovudargumenta for å bu og trivast i Longyearbyen. I lag og organisasjonar legg vi vekt på at medlemmene skal lære å ta omsyn til miljø, dyreliv og eigen tryggleik og bygge seg opp erfaring og forståing for Svalbard si sårbarheit.

I dagen situasjon ser vi tydeleg at når ein avgrensar mogeleg ferdsel i nokre/større område, vert presset tilsvarande større på andre område. Dette er også viktig å vere merksam på i Isfjordområdet.

4. Kva område er viktige for lokalbefolkninga?

Arbeidsgruppa har gjort ein jobb på å kartlegge eige bruk og ferdsel, både sommar og vinter. Områda rundt hytter og ferdsel til hyttene er viktige. Sjå hytteoversikt og kartframstillingar i kap. 5 og 7.

Hovudferdselsårene for snøskuter er viktige, men samtidig er det viktig å ha alternative ruter som kan nyttast når vær- og føreforhold gjer at hovudrutene ikkje er trygge.

Med i overkant av 2400 innbyggjarar, inkludert mange barn, så seier det seg sjølv at lokal ferdsel på Svalbard er svært begrensa og kan ikkje har nokon stor innverknad på miljøet og på dyrelivet. Dagens båt og snøscooter-motorer er stort sett 4-taktere med lågt forbruk og begrensa støy, sammenlikna med berre for 20 år siden. Dette er ei utvikling som vil fortsette mot elektrifisering/nullutslepps båtar, snøskuterar osv. i nær framtid.

Generell vekt på følgande områder

- Område for jakt på rev og rein
- Tilgang til fjordis innanfor jakttiden på ringsel og storkobbe, eksempelvis Tempelfjorden, Billefjorden, Echmannfjorden
- Opprettholdelse av fangstområder for fangstfolk på Svalbard

Frivillig beredskap

Røde Kors har behov knytta til øvelser og kurs. Føre og vêrforhold er styrande for kvar slik aktivitet blir planlagd. Dei er avhengige av å kunne øve i realistiske omgjevandar på bre og i snørike område for å simulere og øve på skredhendingar. Deira aktivitetar skiller ikkje alltid mellom motorisert og ikkje-motorisert ferdsel, fordi eksempelvis skuter blir brukt for å kunne dra på skitur, Bretur og liknande.

Det er også i Røde Kors si interesse at medlemmane kan skaffe seg eigenerfaring med alle typer ferdsel på Svalbard. Dette er viktig med tanke på redningsoppdrag der Røde Kors er avhengige av kunnskap om ferdselsrutene. Ferdselsrestriksjonar kan ikkje vere til hinder for Røde Kors med tanke på å skaffe seg denne viktige turerfaringa. Røde kors sin innsats og lokalkunnskap er avgjerande for mange redningsaksjonar.

Lokal forvaltning

Longyearbyen lokalstyre (LL) er opptekne av at livs- og bukvalitet og bevegelsesfriheit heng tett saman, og sener redselen for at blir innført store ferdselsrestriksjonar. Det er sjølvstøtt også politisk viktig å ivareta innbyggjarane sin bukvalitet. Ønskjer at miljømynde går ut offentleg med det no, dersom intensjonen ikkje er å kome med endringar i ferdselsreglementet for fastbuande i dette arbeidet. LL er ellers tydelege på at dei

vil halde stort trykk på tema kring å oppretthalde dagens ferdselsmoglegheiter. Barn og unge er svært opptekne av ferdselsmoglegheitene for blir som i dag.

Arbeidsgruppa peiker på at miljøforvaltninga må ta omsyn til dette. Det må fortsatt vere mogleg for dei lokale å bruke svalbardnaturen på omlag same måte som i dag.

Idrett og nærfriluftsliv

Svalbard Turn (ST) er ein pådrivar for lågterskel-friluftsliv til fastbuande, i tillegg til organisert idrett og arrangement. Ein del av friluftaktivitetane går i nærmiljøet til Longyearbyen, som i Adventdalen, men det er også lengre turar. ST har eit større strandryddingsprosjekt, tokta har gått i Isfjorden, ut til Forlandet, Farmhamna, Hermansenøya og ned til Bellsund. På tre år er 20 tonn marint søppel samla inn. ST peiker spesielt på at spesielt i den mørke tida av året blir mykje av tida brukt i byen og i bynære område. Når lyset kjem attende har folk eit behov for å kome seg lenger ut.

5. Kva er det som styrer ferdselen til din organisasjon?

Motorisert ferdsel er eit middel og for dei fleste ein føresetnad for å utøve friluftsliv og ikkje-motorisert ferdsel på Svalbard. Båt og snøskuter blir i hovudsak brukt for å kome til dei områda der friluftslivet skal utøvast. Naturlege mål for turar er busetnader og betente stasjonar, naturlege landemerke, toppar, jakt- og fisketerreng, åpne hytter og, for noen, skuterfrie område. Folk går på ski, på beina, køyrer hundespenn eller skuter. Å kunne oppleve naturen på eige premiss blir understreka i gruppa.

Føreforhold både på land og til sjøs styrer ferdselssesongen:

Skuter: Frå snøfall til ultimo mai

Båt: Frå medio mai til ultimo oktober

Jeger- og fisk, Totakteren, Svalbard Turn og Røde Kors har hytter som medlemmane disponerer og LL har hytter som tilsette disponerer. Hyttene er i stor grad med på å styre ferdselen som er knytta til desse to organisasjonane. Motsatt er bruken av hyttene i hovudsak styrt av tilkomsten. Totakteren driftar småbåthamna i Longyearbyen med plass til 140 båtar. Dette er ein viktig del av Longyearbyen, også som samlingspunkt. Totakteren sine fire hytter var i sesongen 2018/ 2019 registrert i bruk 35 helger med rundt 100 overnattingsdøgn. Reindalshytta (Røde Kors) vart besøkt 16 gonger i 2019. Hytta i Brucebyen vart besøkt 13 gonger mellom mars og september 2019.

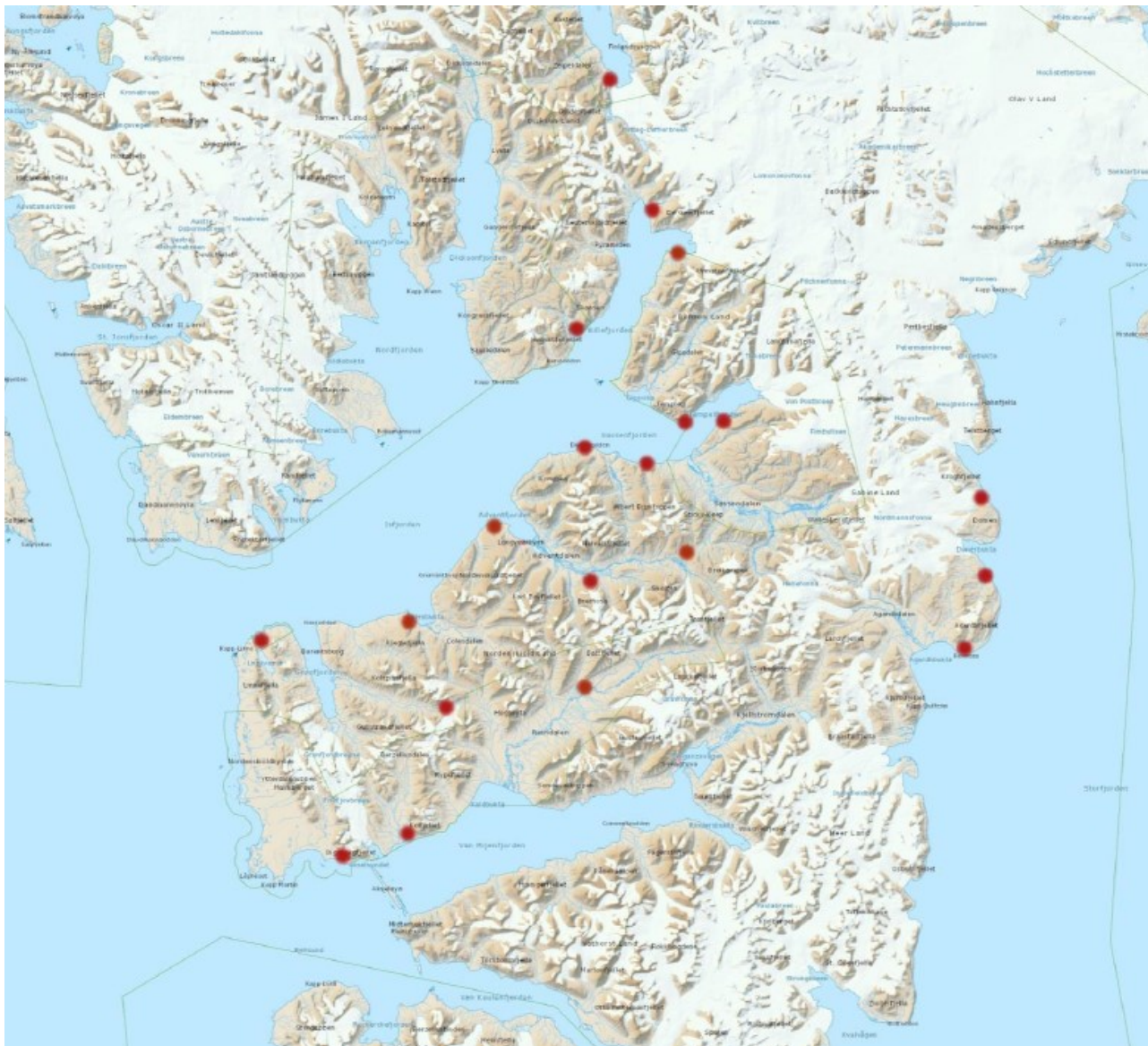
Vinter:

- Grøndalshytta (Svalbard Turn)
- Agardh (LJFF)
- Camp Millar (LJFF)
- Mohnbukta (LJFF)
- Duner (TT)
- Camp Morton (TT)
- Overgangshytta (TT)

Heile året:

- Andersenshytta (LJFF)
- Diabas (LJFF)
- Gåsebu (LJFF)
- Kapp Schoultz (LJFF)
- Russekeila (LJFF)
- Skansbukta (LJFF)
- Skottehytta (LJFF)

- Bjonahamna (TT)
- Kapp Laila (LL)
- Brucebyen (LRKH)
- Passhytta (LL)
- Reindalshytta (LRKH)
- Grøndalshytta (ST)



Bilde 1: Kart som viser kvar lag/organisasjonar sine hytter ligg

6. Kva grep kan forvaltninga gjere for å skape gode rammevilkår for ferdsl og bruk?

Arbeidsgruppa peiker på at lokale ikkje er besøkande på Svalbard, lokale er ein del av øygruppa. Friluftsliv er i all hovudsak ein kombinasjon av motorisert og ikkje-motorisert ferdsl. Svalbard har enorme avstandar, og båt og scooter nyttast til transport ut i områder, hytter, fjelltoppar, fjordar osv, deretter utførast det såkalt ikkje-motorisert aktivitet. Slik som toppturar med utgangspunkt fra ei LFF hytte. Eller ilandstigning frå båt

når ein jaktar. Båt og snøscooter på Svalbard tilsvarer *bil, buss og tog på fastlandet og er en naturleg del av friluftslivet for oss lokale*.

Innskrenkingar i ferdselen eller avstenging av områder vil legge større press på andre område. Dette er ikkje ei utvikling som er hensiktsmessig for korkje miljø, dyreliv eller forvaltning. Tidlegare eksempel viser dette, som ved midlertidige ferdselsforbud/ -begrensninger.

Arbeidsgruppa peiker på følgande punkt som er relevante for framtidens «lokale» bruk:

- Auka bevisstgjerings av svalbardmiljøet. God informasjon til alle nye busette. I nærområdet til Longyearbyen trengs betre tilrettelegging og inforskilt som beskriv reglane for området. Forslag om at det kan lagast teit opplegg for fastbuande – «svalbardtesten».
- Åpne område som i dag er stengt for motorisert ferdsel: Området søraust for Kjellstrømdalen inkludert Inglefieldbukta, og Lomfjorden ned til Heleysundet.
- Oppretthalde fangstmannstradisjonen på Svalbard, og gje lokale moglegheita til å utøve fangst.

Miljøforvaltninga må ha regler som er mogeleg å forvalte og følge opp. Vi oppmodar Sysselmannen/miljømynde om å ikkje drive med kollektiv straff, men følgje opp det enkelte lovbrutt. Dagens mogelegheiter for ferdsel må gjelde vidare. Effektiv saksbehandling på søknader om unntak/løyver vert forventa. Gruppa meiner at mange av verktøya/regelverket finn ein allereie i dag i Svalbardmiljøvernlov og staten bør i sterkare grad bruke desse verktøya, dette vert også peika på i kap. 11.

Gruppa er samd at verneplanen har ei hensikt, og kan innafor hensikten og målsetjingane legge godt til rette for ferdsel. Det vart drøfta men ikkje konkludert om det bør setjast datoar for kor tid ferdsel er tillatt/ ikkje. Gruppa drøfta også korvidt det skal vere open skuterferdsel i område som i dag er stengt i delar av sesongen. Fangstmannstradisjonene og ferdsel i samband med dette, må oppretthaldast på Svalbard.

7. Kva område/ trasear er viktige (motorisert/ ikkje motorisert)?

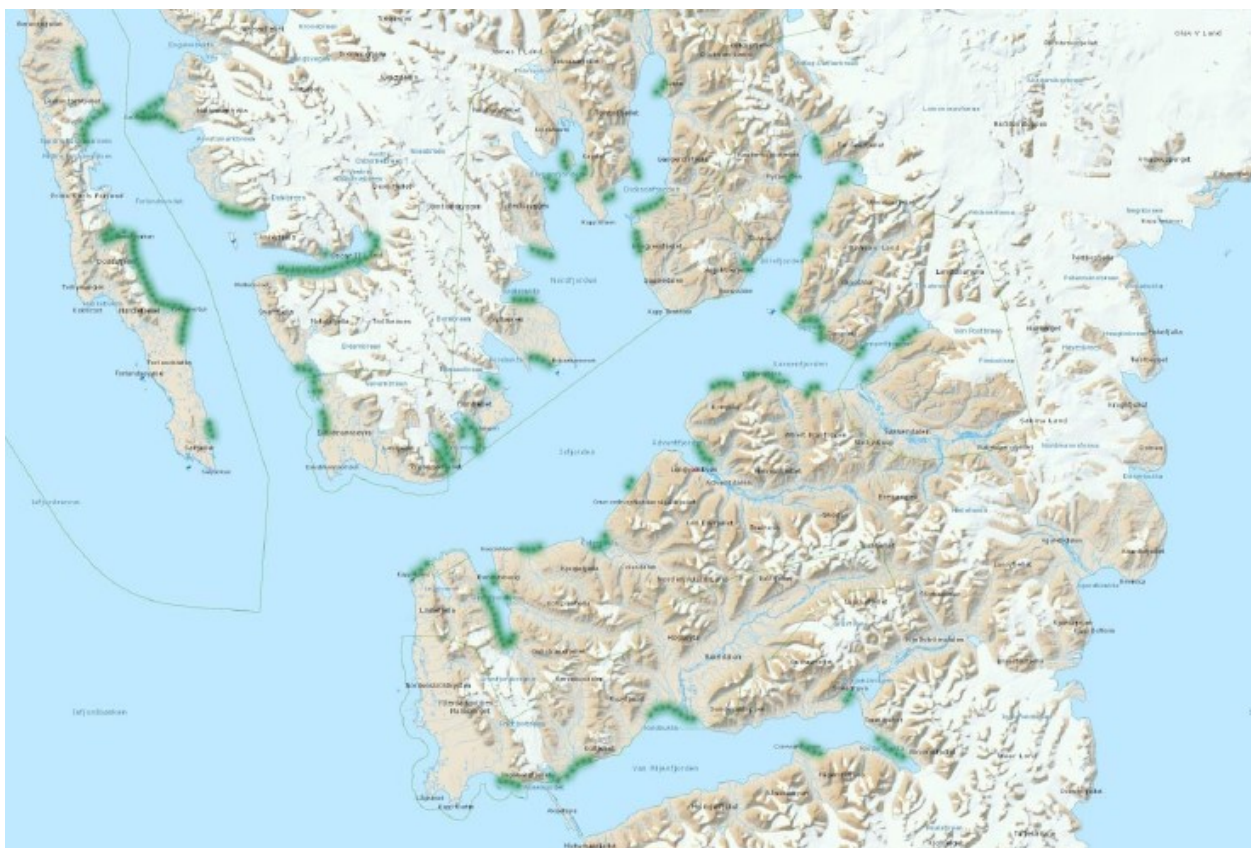
Gruppa presenterer eit kart med hovudferdselsårer.

Sesongen for kvar det er farbart med snøskuter varierer frå år til år, og enkelte tider vil enkelte trasear ikkje vere farbare. Vi understreker difor at det er heilt naudsynt, av sikkerheitsomsyn, at det er fleire tilkomstmoglegheiter både generelt og til hyttene.



Bilde 2: Kart som viser hovudferdselsårer for snøskuter

Grappa sin oppfatning av ferdselsmønsteret når det gjeld båt er at det er Isfjordbassenget som for det meste blir brukt som rekreasjonsområde. Nordsida av Isfjorden er mykje brukt, og mange brukar båtane sine til og frå private hytter. Vi har kartlagt dei mest nytta ilandstigningspunkta, men presiserer at ilandstigningsområder må vere trygge og i le.



Bilde 3: Oversikt over dei mest brukte områda for ilandstigning frå båt. Dette er også utgangspunkt for friluftsliv i sommarmånadane på Sentral-Spitsbergen.

For Røde Kors er det viktig at medlemmane har moglegheit til å samle egne erfaringer, bli lokalkjende og ha tilgang overalt slik at alle som kan måtte ut i felt dersom det oppstår hendingar er kjende og førebudde. For å gjennomføre kurs er dei også avhengige av å ha tilgang på alternative område når det oppstår endringar i vær og føre.

Det er mange hundar på Svalbard, og talet har auka raskt. Longyearbyen hundeklubb skriv at hundane, i denne samanhengen polarhundar, blir sett på som både transportmiddel, ein «tolk» til naturen og hund som brukshund er sterkt knytt til livet i Arktis, også historisk, for eksempel knytt til seljakt, å kunne «leve av det landet ein bur i».

8. Påverker cruisetrafikken din organisasjon, dersom ja, korleis og kvifor?

Auka trafikk av cruiseskip, små og mellomstore i Isfjorden og Van Mijenområdet, samt nordre del av Spitsbergen, har ikkje stor grad av negativ effektiv på lokal ferdsel. Ved enkelte hytter er det auka besøk av cruisegjester, for eksempel i Skansebukta. Hovuderfaringa er at guidane har god kontroll på sine gjester, og respekterer privatlivet til hyttebrukarane. Samtidig finst det unntak og enkeltepisoder. Dette kan løysast med dialog mellom reiselivsoperatør og LJFF.

Cruisetrafikken påverker korleis Røde Kors planlegg si verksemd og korleis dei øver, med tanke på kompetanse på redningsarbeid i stor skala. «Cruisetrafikken påvirker hvilke mulige rednings-scenarier vi forbereder oss på, både med tanke på trening og øvelser, men også med tanke på hvilket utstyr vi disponerer. De siste årene har vi deltatt i SARex-øvelsene, vi har kurset mange medlemmer i etablering av samleplass, triagering osv. og har dermed skaffet oss en del erfaringer med tanke på MRO (Mass Rescue

Operations) hendelser. Vi har også investert i nytt utstyr som skal kunne brukes ved slike hendelser og har planer om å investere i mere utstyr i fremtiden.

Cruiseturistene belaster stort sett berre miljøet og den sårbare naturen i fjæra. Cruisenæringa er en viktig aktør for næringslivet i byen. Det må tilrettelegges for at det ikkje blir for høg punktbelastning i områder utenom Longyearbyen. Det er no mange båtar i områda i Isfjorden, noko som reduserer naturopplevinga for alle.

9. Kva nye ferdselsformer og farkostar bør ein ta høgde for på Svalbard?

Gruppa peiker på ein ser ein start på elektrifisering av framkomstmiddel, men desse har ei avgrensa rekkevidde per i dag. I kan endre seg i løpet av kort tid. Et skille mellom privat og kommersiell bruk? Kan stilles krav til droneoperatør, f eks krav om RO1-sertifisering

Nye ferdselsformer kan også vere:

- Smartcity og droner
- Toppturer
- Ski and sail
- Paragliding
- Kajakk
- Fatbike, med og uten el motor
- Varmluftsbilong
- ROV
- Undervannskutere

Kva miljøeffektar kan desse ha?

Negative effektar kan vere forureining og støy, forstyrning av dyre- og fugleliv, slitasje på vegetasjon på område med store grupper. Nye ferdselsmønster og turisme kan føre med seg punktbelastning på enkeltområde langt ut i felt, for eksempel toppturar i Atomfjella.

10. Oppsummering - kunnskapsinnhenting

Innspelet vårt supplerer det kunnskapsgrunnlaget som miljøforvaltninga kan legge fram. Vi legg vekt på at forvaltninga er og skal vere kunnskapsbasert. Dei høge miljømåla for Svalbard og måla om eit stabilt familiesamfunn må også sjåast i ein samanheng. Arbeidsgruppa fryktar at sterke, generelle innstramningar i bl.a. ferdsel vil ramme livs- og bukvalitetane for mange busette i Longyearbyen og dermed svekke grunnlaget for eit stabilt familiesamfunn.

Lokalt friluftsliv kan ikkje sjåast på som ei belastning som krev fleire stengde områder. Lokalt friluftsliv, som beskrive i dette innspelet, må sjåast som ein ressurs til ei meir bærekraftig forståing av Svalbardnaturen. Vi tek imot kunnskap og formidlar kunnskap, dokumentasjon og bærer den lokale kjennskapen til enkeltområder. Vi ynskjer ikkje å vere med å svekke dei samla svalbardpolitiske måla.

11. Svar på supplerande spørsmål/ problemstillingar til arbeidsgrupper om nytt miljøregelverk på Svalbard – April 2020

Innleiing

Arbeidsgruppa har gjennomgått dei supplerande spørsmåla i møte 12. og 18. mai. Gruppa vurderer ein del av spørsmåla å vere relevante for gruppa, medan andre er mindre relevante. Brevet her kommenterer alle spørsmåla slik at de ikkje skal vere i tvil om korvidt noko er utegløymt frå gruppa si side. Gruppa meiner at nokon av spørsmåla er formulert på ein slik måte at det er vanskeleg å skjønne kva direktoratet spør om. Der det er knytta ei slik usikkerheit kommenterer vi også dette. Det er også spørsmål som gruppa meiner må vere fagleg begrunna, og dette er det ikkje arbeidsgruppene si oppgåve å svare på.

Kommentar til dei supplerande spørsmåla

Oppdraget (sjå oppdragsbrev 21.9.2019) var opprinneleg knytta til å framskaffe kunnskap i ei tidleg fase i vernearbeidet. Spørsmåla som nå blir stilt frå Miljødirektoratet går steget vidare til å spørje om kva *synspunkt* gruppa har. Gruppa meiner at dette er planfagleg og prosessmessig betenkeleg og kan sette arbeidsgruppa sitt arbeid i ein annan posisjon i høve både Sysselmannen, Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet. Gruppa meiner det er viktig at dokumentasjonen frå gruppa omtaler dette. Fleire i gruppa støtta at det er prosessmessig betenkeleg og at synspunkta blir gjeve utan å ha eit helskapleg kunnskapsgrunnlag, som kan gje mindre verdi på gruppa sine svar og synspunkt.

Ferdsel på sjø

Er det synspunkter på innføring av hastighet- og avstandsbegrensning til fuglefjell?

Arbeidsgruppa vil generelt understreke følgande om avstatsndregulering til dyre- og fugleliv: I praksis vil det vere vanskeleg å gjennomføre restriksjonar på avstand, fordi dyrelivet også oppsøker menneske. Dyrelivet på Svalbard ser i mange tilfelle ikkje på menneske som ein trugsel, og kan vere nysgjerrige og dermed kome tett på. Dette gjeld alle artar, også isbjørn.

Omfanget av lokales ferdsel på sjøen er begrenset, men viktig for lokalt friluftsliv i sommermånedene.

Det er allereie visse restriksjonar i dagens regelverk, og gruppa ser ikkje at det er behov for innføre fleire. Både dyreliv og ferdsel er i dag godt ivareteke med gjeldande regelverk. Gruppa stiller spørsmål ved den praktiske gjennomføringa og handhevinga av regulert fart og avstand.

Av omsynet til tryggleik må det vere opning for å gå inntil land for mindre båtar. Det må vere mogleg å finne gode og trygge ruter utan å gå på akkord med regelverket.

Det er semje om at det faglege kunnskapsgrunnlaget bør veie tungt i dette spørsmålet. I ei vurdering må ein i tilfelle innføring av restriksjonar differensiere mellom størrelse på båt og fart/ støy.

Bruk av tenderfartøy til andre formål enn tendervirksomhet er i utgangspunktet forbudt i dag, men i hvilke tilfeller ser arbeidsgruppa for seg at det kan være ønskelig med bruk av tenderfartøy o.l. (dvs. utover ren tendring fra moderskip til land)?

Spørsmålet er vurdert som ikkje relevant for arbeidsgruppa.

Har arbeidsgruppen synspunkter på regulering av ferdsel med undervannsfartøy?

I dette spørsmålet er det viktig å skille mellom type fartøy. Det er stor forskjell mellom ein UAV, undervannskuter til dykking og større bemanna fartøy i organisert regi. Gruppa sine innspel på dette spørsmålet er som følger:

- Små ubemanna droner og skutere for dykkarar bør fortsatt vere tillatt utan søknadsplikt. Dykking er ein viktig fritidsaktivitet for fleire fastbuande.
- I tillegg er undervannsdroner eit viktig hjelpemiddel for å inspisere skog, propellar og anna som er tilknytta til båtliv og lokal beredskap.

Motorferdsel på land

I oppdraget bes endringer i motorferdselregelverket vurdert, herunder behov for skuterleder og/eller utvidelse av skuterfrie områder.

Har arbeidsgruppen synspunkter til etablering av skuterleder?

Med skuterleder forstås gruppa det som faste trasear der skuterar kan brukast, enten langs merka eller umerka leder. Fastbuandes ferdsel på Svalbard er kunnskapsbasert, og ein er avhengig av å kunne gjere vurderingar frå år til år og ut frå vår og føre.

I beredskapssamanheng er Røde Kors avhengig av å kunne gjere seg kjende. Denne lokalkunnskapen får medlemmane både på fritida gjennom eige ferdsel og den øvingsaktiviteten som Røde Kors organiserer.

Sett frå ungdomane si side er det mange yngre som har interesse knytta til skuter. Dei ønskjer å fortsatt kunne ha moglegheita til å køyre ved sida av hovudspora, som dei aller fleste følgjer.

Gruppa ønskjer å understreke at dei aller, aller fleste allereie i dag køyrer langs dei same løypene. Innimellom må ein ut frå omsynet til tryggleik køyre andre stader, og innimellom er dette ønskjeleg av andre grunnar også.

Ein del av friluftslivet på Svalbard skjer ved ein kombinasjon av motorisert og ikkje-motorisert ferdsel. trivsel og folkehelse er eit viktig argument, og gruppa er samde om at faste skuterleder ikkje er ønskt eller naudsynt. Det blir også stilt spørsmål ved korleis eit slikt regelverk eventuelt skal følgast opp.

Oppsummert meiner gruppa at faste skuterleder er eit uklokt forslag. I tillegg til å redusere fridomen til å bevege seg rundt vil det også kunne redusere tryggleiken for folk.

Hvor bør eventuelt fastsatte skuterleder være?

Spørsmålet er ikkje relevant for gruppa, jamfør vårt svar på spørsmålet over.

Har arbeidsgruppen synspunkter på innføring av flere/utvidelse av eksisterende skuterfrie områder?

Arbeidsgruppa er delt i synet på dette spørsmålet. Dei enkelte deltakarane vil kome med sine synspunkt under høyringa.

Områder med hyttefelt, aktivitet for barn og unge, eller næringsområder må ikkje gjøres scooterfrie av praktiske årsaker. Vinter og vår 2020 har det kun vært lokal ferdsel på Svalbard, ettersom turistindustrien ligger brakk etter Kovid-19 utbruddet. Det har gitt oss muligheten til å se hvor lite lokal ferdsel påvirker Svalbardmiljøet, men også hvor viktig det er for lokalbefolkningen å kunne ferdes og i størst mulig grad opprettholde ett aktivt friluftsliv. Den muligheten må ikke undervurderes.

Hvilke områder bør i så fall inkluderes?

Gruppa viser til svaret på spørsmålet over.

Bør områdene tilreisende kan ferdes med skuter begrenses, f.eks. økt krav om deltagelse i organisert turopplegg?

Spørsmålet er mest relevant for reiselivet/ næringslivet, men arbeidsgruppa har likevel synspunkt.

For besøkende tilknyttet fastboende, eller tidligere fastboende bør det ikke være krav om å delta i organisert turopplegg. Besøkende til fastboende er gjerne tilknyttet den de besøker, og både kunnskap om ferdsel og sikkerhet er ivaretatt.

Tidligere fastboende har gjerne god erfaring med å ferdes på Svalbard, og det vil fremstå feil å kreve at de skal delta på organiserte turer i regi av turistnæringen.

Forøvrig er det allerede begrensninger for motorisert ferdsel for både besøkende og tidligere fastboende i og med at de kun kan ferdes innenfor område 10.

Har gruppa andre innspill angående motorferdsel på land

Arbeidsgruppa meiner det vil vere viktig å skille mellom næringsrelatert/ organisert ferdsel og fastbuandes ferdsel. At fastbuande kan ferdest rundt fører til betre kunnskap om lokale forhold, både blant vaksne og unge, og bidreg til å oppretthalde eit aktivt friluftsliv for lokalbefolkninga. Lokal motorisert ferdsel har for oss eit positivt fortegn, og er med på å opprettholde ett aktivt friluftsliv for lokalbefolkningen, jamfør også kap. 2-8.

Er det forhold arbeidsgruppen mener er viktig å ta i betraktning og vurdere ved en regulering av motorisert ferdsel på fjordis?

Stenging av fjordis har stor innverknad på lokale sin moglegheit for ferdsel. Isforholda og og utbreiinga av dei ulike artene endrar seg frå år til. I år der det er minimalt med is kan stenging ha ei hensikt, men det vil også vere lite ferdsel på grunn av usikre isforhold. Arbeidsgruppa meiner at ferdselen regulerer seg naturleg. Stenging av fjordisen er lite hensiktsmessig i år med mykje is, som nå i 2020.

Av omsyn til tryggleik kan det vere uheldig å måtte legge turen om breane i staden for fjordis. Folk bør kunne ha eit reelt valg ut frå vêr og føre under kvar enkelt tur.

Når det samtidig er jakt på sel er det ikkje hensiktsmessig å stenge for bruk av skuter på fjordisen.

Arbeidsgruppa meiner at det vanskeleg å sjå samanhengen mellom kunnskapsgrunnlaget og stengninga som blir gjennomført. Det er viktig at beslutninga er kunnskapsbasert!

Longyearbyen hundeklubb har følgande innspel som vi tek med i sin heilskap:

«Kunnskap om ferdsel på sjøis er ikke noe man kan få ved å lese en bok eller gå på et kurs, det er noe man får ved å ferdes på sjøis: se på den, trække på den, kjøre på den og måle tykkelsen på den. Sjøisen er svært viktig på Svalbard som i resten av Arktis, den kan være skummel å ferdes på, men den gir tilgang til seljakt og utforskning og den gir oss ofte snarveier eller tryggere trasé dit vi skal. Stenging av de nærmeste fjordisene til Longyearbyen med unntak av korridorer vil føre til at kunnskapen, vurderingsevnen og tilknytningen til dette viktige naturelementet svekkes.

Tilgangen til jakt på sel på sjøisen er allerede så begrenset gjennom vårfredninga at eneste mulighet er å jakte i nærliggende fjorder når vær og føre tillater det. Seljakt er en avgjørende aktivitet for flere av hundeklubbens medlemmer som i likhet med fangstfolket jakter for å ha mat til hunder og seg selv. Denne aktiviteten har lange tradisjoner og gir en unik tilknytning til naturen i tillegg til at den er miljøvennlig (kortreist mat). Seljakta er ikke vurdert å utgjøre en trussel for bestanden, da den er svært begrenset. Det er ingen grunn til å gjøre denne verdifulle aktiviteten enda mer marginal ved å stenge de lettest tilgjengelige fjordene fra Longyearbyen for ferdsel i den korte tiden det er lov å jakte sel på isen. Selv om man ikke har lov til å jakte fra scooter er det i mange tilfeller nødvendig å bruke scooter for å komme til jaktområdet eller å ta selen med hjem.»

Annen ferdsel på land

Ilandstigninger fra båt i verneområdene

Hvilke lokaliteter er i så fall viktige å ha tilgang til, sett fra arbeidsgruppens ståsted?

Isfjordområdet er å rekne som nærmiljø til Longyearbyen og er viktig som rekreasjonsområde. Volumet av båtferdsel er avgrensa, men like fullt viktig for dei som reiser rundt med båt i rekreasjonsøyemed. Både isfjordområdet, Forlandsundet, kysten langs Nordvest-Spitsbergen, Van Mijen og Van Keulen er viktige rekreasjonsområde sommarstid.

Er det andre hensyn som vil være viktige å ivareta ved utvelgelse av lokaliteter og/eller regulering av ferdsel på lokalitetene? Har arbeidsgruppa synspunkter på hvem en slik regulering bør gjelde for? Har gruppa andre forslag til regulering av ilandstigninger i verneområder som medfører mindre press på naturmiljøet og kan gi tilnærmet samme effekt som forslaget over?

Gruppa føreset at det blir teke omsyn til kva lokalitetane tåler og at det blir gjort faglege vurderinger av dette. Ellers har gruppa følgande innspel:

- Gruppa vil trekke fram allemannsretten som viktig også på Svalbard (jamfør svalbardmiljøloven § 73), knytta til friluftsliv generelt og jakt og tilgang til hytter spesielt.
- Eventuelle restriksjonar bør gjelde for tilreisande utan guide.
- Dersom utvalde område blir stengt, kan dette føre til større slitasje andre stader.
- Utval av ilandstigningslokalitetar må ta omsyn til at der er trygge hamner, og at båtar til einkvar tid har anledning til å søke ly for vêt og vind.
- Presset må ikkje bli for stort på kvar enkelt lokalitet. Gruppa ønskjer ikkje at det kjem restriksjonar overalt, men at det blir gjort eit utval av lokalitetar og at antal besøkande blir regulert. Det kan vere aktuelt å sjå for seg ei rullering av lokalitetar som er opne for besøk.
- Det må differansierast mellom små lystbåtar og store cruisebåtar – det er stor forskjell på graden av påverknad.
- Valg må gjerast gjennom vurderinger av allemannsretten, tåleevne og tryggleik.

Har gruppa forslag til regulering som ivaretar en lokalitets sårbarhet på samme måte som et forbud? Har arbeidsgruppa synspunkter på hvem en slik regulering bør gjelde for?

Arbeidsgruppa er usikker på kva som er meint med desse spørsmåla og kva intensjonen med spørsmåla er. Innleiinga av desse spørsmåla tyder på at forvaltninga allereie er godt i gang med vurderingane.

Svalbard turn har årlege strandryddingstokt. Det er viktig at det fortsatt blir mogleg å gå i land, observere behovet for rydding og slik planlegge kvar rydding skal prioriterast.

Arbeidsgruppa vil peike på at få ting er like effektivt som forbod, og forbod eller vern er enkelt å forholde seg til. Samtidig får forbod potensielt negative konsekvensar for lokalbefolkninga. Derfor er kunnskap ut til folket viktig. Kva kan løysast ved å utforme digitale løysingar som gjev informasjon og varsel medan du ferdast ute?

I tilknytning til at spørsmålet er uklart og at planen er å stenge for ilandstigning i verneområde, for eksempel i nasjonalparker, så er dette problematisk. Fastbuande må ha anledning til å kome seg rundt. Meldeplikt fungerer ok slik det er i dag.

Telting og leiropphold

Har arbeidsgruppen synspunkter knyttet til regulering av telting og leiropphold gjennom søknadsplikt? Hvordan ser man eventuelt på felles søknadsfrister for teltleire og andre midlertidige innretninger? Har arbeidsgruppen synspunkter på hvor man kan åpne for organiserte teltleire sommerstid?

Grappa er skeptisk til å innføre søknadsplikt for fastbuande. Fastbuandes bruk av svalbardnaturen er ofte basert på vêr- og føremeldinger og er ikkje nødvendigvis planlagd lang tid i forvegen. Søknadsplikt for gjere det vanskeleg å oppretthalde denne spontaniteten. Ein årleg søknadsfrist som også omfattar fastbuande må ikkje innførast, med mindre det er leire som skal stå over lang tid. For tilreisande kan regelverket gjerne vere annleis. Sommartid er det mange leire på nordsida av Isfjorden, og dette blir av enkelte sett på som uheldig. Kan antalet slike leire begrensa? Ein baseleir i kvar fjord er ikkje ein draumesituasjon.

Det er semje om at leirforskrifta fungerer greit i praksis slik den er i dag.

Oppsummert er grappa innspel dette:

- Regulering bør berre gjelde for større og langvarige leire.
- Leirforskriften bør vidareførast.
- Grappa forventer at mindre telteleire ikkje blir søknadspliktig.
- Avstand til hyttefelt, terreng, naturlege og sikre hamner er viktige moment når lokale skal finne seg leirplass.

Hundekjøring

Har arbeidsgruppen synspunkter på videreføring av dagens regelverk for hundekjøring?

Ei tydeleggjering av regelverket kan vere lurt, sidan det har vore noko ulik tolking og ulik praksis. Hundekøyrarane ønskjer i utgangspunktet ikkje fleire reguleringer – det må i såfall vere godt begrunna. Å gå frå «å ikkje skade vegetasjon» til å berer kunne køyre på veg er uønskt. Dersom ein tvinger hundekøyrarar til berre å køyre på veg så blir det ei stor oppgåve å løyse dette. det oppstår også trafikkfarlege situasjonar langs vegane i møte mellom hundespenn og bilar.

Longyearbyen hundeklubb har følgande innspel:

«Dagens praksis er hundekjøring på frossen og snø-eller isdekket mark på vinterstid og på vei og naturlig terreng som ikke tar skade på sommerstid.

Frossen og isdekket mark er veldig vanlig på Svalbard da snøen har en tendens til å blåse bort og mildvær i mørketida gir et slikt isdekke. Islaget beskytter underlaget vel så godt som snødekke.

Praksis i dag er at det i sommersesongen kjøres i elveleie og strandsone og i korridorer som leder til disse, samt på tørr tundra i noen spesielle områder (særlig rundt gamle Nordlystasjonen i Adventdalen) i tillegg til på vei. Det er noe ulik praksis, som tyder på ulik tolkning av regelverket og ulik vurdering av virkningene kjøringen medfører.

Sommerkjøring er hovedsaklig en aktuell problemstilling i nærheten av bosetningene. Å skjerpe inn regelverket fra dagens «skal foregå på en måte som ikke skader» til at man kun kan kjøre på vei vil føre til store konsekvenser da det ikke er tilrettelagt for en slik aktivitet:

- Dårligere dyrevelferd da det blir vanskeligere å få aktivisert hundene på sommerstid. Mulighetene er allerede meget begrenset, og hunder som står på kjetting bør aktiviseres daglig. Man bør ha mulighet til å kjøre hundene til bekker/pytter/grøftesig der de kan drikke og kjøle seg ned i vann når det er varmt om sommeren.
- Dårligere trafiksikkerhet på veiene, noe som allerede i dag er et problem, men som vil bli ytterligere forsterket. Kombinasjonen av hyppig tungtransport og økende hundekjøring på samme veistrekning er problematisk. Hundespenn har en svingradius som gjør at man må kjøre av veien og en runde for å klare å snu uten å skape kaos og farlige situasjoner.

- Økt konfliktnivå mellom hundekjøring og andre trafikanter. Det er ikke alle veier som egner seg for hundespenn, for eksempel er det konfliktfylt å kjøre med hundespenn i sentrum og i områder med fotgjengere da hundeskiten plager fotgjengere og det lett oppstår slåsskamper og skader mellom hundespenn og hunder i bånd.

Det er såvidt vi kan se ingen grunn til at hundekjøring ikke kan foregå i tørt/frossent elveleie eller strand og at det i enkelte områder, der det er mest aktuelt, kan kjøres på tørr tundra for å manøvrere spannet og for å komme bort fra den trafikkerte veien. Å kunne kjøre i slike områder er veldig verdifullt for hunder og hundekjørere, særlig i høstopptreninga og må iallefall tillates for private/fastboende. I forhold til evt vurderinger av behov for reduksjon av samlet belastning kan det være aktuelt å skille mellom restriksjoner for kommersiell og privat hundekjøring. Det bør ikke lages strengere begrensninger for privat hundekjøring enn dagens regelverk, da denne aktiviteten er av et begrenset omfang og svært viktig for livskvalitet og bolyst for en gruppe stabile fastboende.

Delplanarbeid for å legge til rette for aktivitetstraseer i Adventdalen ble påstartet men stanset i påvente av verneplanarbeidet. Slike traseer kan avhjelpe situasjonen langs Gruve7-veien i Adventdalen og begrense kjøring på tørr tundra. Det er nå stor usikkerhet rundt hvorvidt vernearbeidet vil gjøre det mulig å etablere slike traseer og om det er mulig å skaffe finansiering til planarbeid og til opparbeiding av slike traseer. Det er ikke en mulighet å innføre begrensning til å kjøre kun på vei uten å først ha løst problemstillingene nevnt over.»

Sykling, kiting, arrangementer

Er det synspunkter knyttet til regulering av sykling?

Arbeidsgruppa ser ingen grunn til at sykkel, både vanleg og elektrisk, skal være forbode på snødekt og frossen mark. Også på bare frossen mark bør ein vurdere om det kan tillates med el-sykkel, langs elveleier og område utan vegetasjon. Gruppa meiner at bestemmelser om dette bør knytast til spor i terrenget framfor forbod mot enkeltaktivitetar.

Er det synspunkter knyttet til regulering av kiting?

Kiting er lite utbreidd i dag og vi kan ikkje sjå at denne aktiviteten skal ha nokon framtidig negativ innverknad på naturmiljøet.

Er det synspunkter knyttet til regulering av arrangementer?

Den lokale forankringa av arrangement er viktig. Svalbard Turn får mange henvendinger i løpet av året med ønske om diverse arrangement. Svalbard Turn har en maksgrense på 1000 deltakarar på sine arrangement per i dag. Reglane som gjeld funker greit slik dei er. Det er viktig med dialog og kort avstand i kommunikasjonen lokalt undervegs i planleggingen. Gjeldande regelverk fungerer greit for lokale arrangement, og for lokalsamfunnet er lokale initiativ viktig både for trivsel og økonomisk. Skal det leggest restriksjonar på dette bør ein vurdere om dette da skal gjelde arrangement arrangert av eksterne i næringsøyemed.

Andre aktiviteter

Bruk av droner

Er det behov for bruk av droner til andre formål enn i redningstjeneste, forskning og overvåking? Vil en innstramning innebære noen negative konsekvenser; i så fall i hvilke tilfeller og for hvilke brukergrupper?

Regelverket er allereie tydeleg overfor dyreliv, miljø og bebyggelse. Gruppa ser ikkje noko behov for at Svalbard skal ha eit strengare regelverk eller eit anna regelverk enn det som eksisterer på fastlandet, også jamfør nytt regelverk frå Luftfartstilsynet som kjem 1.1.2021.

- Bruk av drone er viktig for dokumentasjon av arrangement og i marknadsføring.
- Droneflyging er ein miljøvenleg aktivitet som har liten eller ingen innverknad på miljøet når reglane blir følgd.
- Lokale styresmakter har behov for drone i tilknytning til befaringer av infrastruktur og kartleggingsoppgåver.

12. Avslutning

Arbeidsgruppa håper at både vårt innspel til kunnskapsgrunnlaget for friluftslivet og våre synspunkt på ulike spørsmål vert vektlagt i det vidare verneplan- og regelverksarbeidet. Vi ser fram til å fortsette arbeidet med bl.a. Adventdalen som tema.

Med helsing

(sign.)

Representantar frå administrasjonen i Longyearbyen lokalstyre

NVE

Lokale frivillige medlemsorganisasjonar; Longyearbyen Jeger- og fiskeforening, To-takteren, Svalbard Turn, Hundeklubben, Longyearbyen røde kors hjelpekorps, Longyearbyen ornitologiske forening og Longyearbyen seilforening.

Vedlegg:

Presentasjonen «Innspill til verneplanarbeid og miljøregelverk - Svalbard» frå arbeidsgruppa