

Innspill til regelverksarbeidet på Svalbard fra lokale aktører

Det er innhentet innspill fra lokale arbeidsgrupper i Longyearbyen i forbindelse med den generelle kunnskapsinnhenting i oppdraget. Disse arbeidsgruppene er etablert i forbindelse med bl.a. forvaltningsplanarbeid og har bestått av representanter for ulike interesser: arbeidsgruppe for næringsliv, arbeidsgruppe offentlig forvaltning og frivillige organisasjoner, samt arbeidsgruppe for forskning og utdanning. Gruppene har fått presentert Klima- og miljødepartementets oppdragsbrev, der det er pekt på mulige reguleringer og gruppene er også stilt konkrete spørsmål for å få frem informasjon til bruk i prosessen. I tillegg til besvarelsene fra arbeidsgruppene har det også kommet egne innspill fra AECO, Spitzbergen Adventures, Svalbard Adventures og Eirik Grønningssæter. Alle innspillene er gjennomgått og vurdert. Noen av hovedtrekkene i innspillene er:

Generelle innspill

Begrensninger og tiltak som er faglig begrunnet vil i større grad kunne støttes enn tiltak som kun begrunnes i føre-var. Aktiv bruk av retningslinjer som forvaltningsverktøy bør benyttes framfor forbud og stenging av områder. Dette gjelder også andre virkemidler som å styre turismen over til organisert reiseliv, sette krav om sertifisering og økt skolering av guider, krav til at guider skal være fast bosatt i Longyearbyen, samt løyve knyttet til «godkjente» turoperatører.

En begrensning av ferdsel og aktivitet i noen områder, vil resultere i større belastning på andre områder. Dette er viktig å ta med inn i vurderingene, slik at man totalt får et ønsket resultat. Forvaltningsområde 10 er det viktigste området for helårsbedriftene i Longyearbyen og bør beholdes. Restriksjoner vil kunne medføre at virksomheter og arbeidsplasser går tapt.

Hensyn til fastboende

I arbeidet må en ta hensyn til at strenge, generelle innstramninger vil kunne ramme livs- og bokvaliteten for mange fastboende i Longyearbyen og dermed kunne svekke grunnlaget for et stabilt familiesamfunn.

Turisme til sjøs

I innspillene vurderes at de utfordringer det pekes på kan løses i eksisterende regelverk, bl.a. ved økt bruk av stedsspesifikke retningslinjer. Disse kan, i motsetning til lov og forskrift, gis et svært detaljert innhold og kan endres raskt ved behov. Stengning av naturområder i forbindelse med ilandstigning bør kun benyttes når andre virkemidler ikke fungerer, og øvrige virkemidler som krav om sertifisert guide, organisering, og andre metoder må forsøkes først.

Innføring av forbud mot isbryting, hastighetsbegrensninger, regulering av antall båter eller personer i konkrete områder, kan aksepteres dersom disse er godt faglig begrunnet. En regulering av antall båter eller personer vil imidlertid kunne være krevende å administrere.

Bruk av tenderfartøy minsker behovet for ilandstigning, minsker «trykket» på land og derav

eventuell risiko for miljøforstyrrelse. Adgangen til å bruke disse bør derfor ikke reduseres. Dette er viktig også for å unngå masse trafikk f.eks. i Isfjorden.

Maritime reguleringer bør forbli et område som reguleres av sjøfartsmyndigheter, og bør ikke kompliseres gjennom flere forskrifter og flere myndigheter.

Motorferdsel på land

Innspillene er negative til skuterleder, da disse allerede er etablert tilnærmet naturlig, vil kreve omfattende merking, og vil kunne redusere sikkerheten til de som ferdes her.

Tilreisendes ferdsel bør inn i organiserte former, og skuterfrie nærområder er viktig.

Telting og leiropphold

Det er behov for et tydeligere og mer forståelig regelverk. En søknadsplikt bør være knyttet til aktivitet av en viss varighet, og det er viktig at regelverket gir rom for fleksibilitet.

Forskning

Nytt regelverk må være forutsigbart, og forskning- og undervisning må kunne tilrettelegges, opprettholdes og gjennomføres slik som i dag. Forskning, utdanning og overvåking i polarområdene er viktig for å forstå globale endringer i miljøet og effektene av disse. Regelverket må innrettes slik at det ikke hindrer å kunne ta i bruk ny teknologi som vil kunne gi et redusert miljøavtrykk ift. dagens, f.eks. innen ferdsel og forskning. Det bør videre vurderes å legge inn krav i regelverket om f.eks. å elektrifisere innen et gitt antall år.

Isbjørn

Beskyttelsen isbjørnen har i dag vurderes tilstrekkelig og det er langt mellom hendelser hvor det kan fastslås at bjørnen har blitt forstyrret. En konkret avstandsgrense vurderes svært vanskelig da dette er dyr i bevegelse.

Hundekjøring

Greit med en tydeliggjøring av hvor dette kan foregå, men det må avsettes tilstrekkelige, trafiksikre arealer.