



SVALBARD TURN
LONGYEARBYEN 1930

Lokale Foreninger og Lokalstyre – Lokal brukerguppe
Innspill til verneplanarbeid og
miljøregelverk - Svalbard



Del 1 Lokale brukere

Lokal ferdsel og et aktivt friluftsliv

«Sansene ble skjerpet; livet i frisk, kald luft vekket til live instinkter som en ikke visste slumret i en, for de er døyvet av bråk og larm og uvedkommende ting.»

Henry Rudi -
Isbjørnkongen





Vi; de lokale

- Vi er ikke besøkende på Svalbard, vi er en del av øygruppen.
- Mange av oss er fra Norge, andre kommer fra det store utland. Noen bor på Svalbard i noen år, mens enkelte er oppvokst på Svalbard og velger å leve livet her. Felles for oss alle er at vi har valgt å bosette oss på en ishavøy langt mot nord. For oss er ikke Svalbard et fremmed sted, Svalbard er det vi velger å kalle vårt hjem.
- Ett aktivt Friluftsliv på Svalbard er nesten uten unntak en kombinasjon av motorisert og ikke motorisert ferdsel. Svalbard har enorme avstander, og båt og scooter brukes til transport ut i områder, hytter, fjelltopper, fjorder og lignende, for deretter utføres det såkalt ikke motorisert aktivitet. Slik som toppturer med utgangspunkt fra en LJFF hytte. Eller landstigning fra båt i forbindelse med jakt. Båt og snøscooter på Svalbard tilsvarer bil, tog og buss på fastlandet og er en naturlig del av friluftslivet for oss lokale.
- Frihet gir sunn livskvalitet
- Første steg mot å sikre målet om et stabilt norsk familiesamfunn på Svalbard er å innse at Svalbard har en lokalbefolkning.



Det arktiske familiesamfunnet

Barn som vokser opp på Svalbard har en unik barndom. En barndom preget av et sterkt fellesskap, friluftsliv, unike opplevelser og ett trygt samfunn. Tidligere var det slik at alle kjente alle. Det har endret seg noe etter at gruvedriften ble avviklet i Svea. Men fortsatt eksisterer en stor del av samholdet blant de lokale, og Longyearbyen er fortsatt en «åpen dør by» basert på tillitt, trygghet, samhold og forståelse. Dette er viktig holdninger og videreføre til den oppvoksende generasjon.

I tillegg har barn i Longyearbyen ett meget aktivt friluftsliv, både organisert men også uorganisert med familiene sine. Som ett godt eksempel på organisert friluftsliv er Camp Svalbard, organisert av Longyearbyen Lokalstyre i samarbeid med frivillige organisasjoner og UNIS. Et slikt aktivt friluftsliv er med på å forme barn og unges positive holdninger og kunnskap om Svalbardnaturen, miljøet og de endringer vi ser.

Muligheter og ansvar

- Regjeringen har via Svalbardmeldingen et ønske om et robust familiesamfunn i Longyearbyen, og å øke norskandelen.
- For oss er muligheten til å kunne ferdes på en ansvarlig måte i Svalbards villmark ett av hovedargumentene for å bo her oppe. Forsvinner den muligheten vil det også sette sitt preg på utviklingen av Svalbardsamfunnet, og det vil ikke være i henhold til målsettingen i Svalbardmeldingen.
- De aller fleste fastboende som ferdes på Svalbard har både erfaring og forståelse for øyas sårbarhet og ferdes deretter, og dermed tar de nødvendige hensyn både til miljø, dyreliv og egen sikkerhet.
- Skulle enkelte områder bli begrenset med tanke på ferdsel vil det øke presset på andre områder.



«Vern ved bruk»

«vi er ikke en trussel, men en ressurs for Svalbardmiljøet.»

Fastboende som driver jakt og friluftsliv i de samme områdene over flere år er gode observatører for de endringer som skjer på Svalbard. De er også gode ambassadører for miljøet og Svalbards villmark.

Lokal ferdsel handler om mye mer enn rekreasjon. Det handler om:

- Bolyst, trivsel og livskvalitet
- Observasjon av endringer
- Miljøbevissthet
- Ivaretagelse av kunnskap om Svalbards miljøendringer og hendelser (eksempelvis LJFF's hyttebøker)
- Lokalhistorisk kunnskap
- Formidling av holdninger og kunnskap
- Lokale som bor på Svalbard over tid har en tilhørighet på øygruppen. Vi anser oss ikke som besøkende eller fremmede, men en del av Svalbard. Med en slik tilhørighet kommer det også naturlig et ønske om å bevare naturen vi ferdes i på en rasjonell og kunnskapsbasert måte.



© Torgeir

«Vern ved bruk»

«vi er ikke en trussel, men en ressurs for Svalbardmiljøet.»

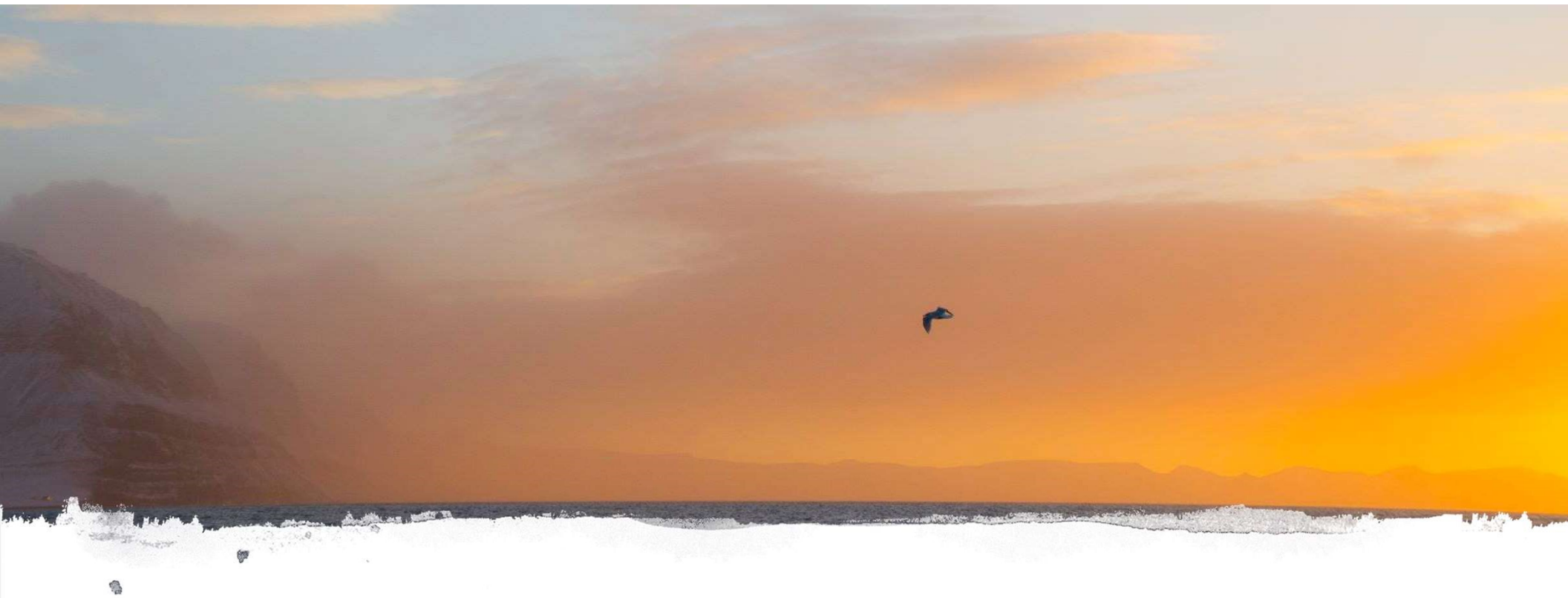
I foreningssammenheng rydder fastboende flere tonn søppel fra Svalbard strender i løpet av en sommer. Å fjerne søppel har en mer positiv effekt på dyreliv og miljø, enn eventuelle ferdselsrestriksjoner for lokalbefolkningen.

Her kan også lokale og besøkende til øygruppen gjøre felles innsats for å rydde sårbare områder for plast som drives opp til Svalbard med havstrømmene. - Det gjelder å se muligheter.

- Fra 2017 er over 20 tonn marint søppel ryddet fra Svalbards strender, og over 700 lokale har deltatt i dette arbeidet.
- Strandrydding på Gåsøyane er ett praktisk eksempel på hvordan forvaltning og ferdsel fungerer i dag. Ferdselsforbudet gjelder frem til 15 august. Når forbudet opphører går lokale i land for å rydde fuglereservatet for marint søppel. I 2018 ble det ryddet 600kg marint søppel fra Gåsøyane.
- Rydding av marint søppel på Svalbard er en lokal dugnadsinnsats mellom Sysselmannen på Svalbard, foreninger, privatpersoner og lokale bedrifter. Utfordringene med marint søppel vil ha en langvarig påvirkning på Svalbard i årene som kommer, og det er kun ved menneskelig tilstedeværelse, observasjon og tiltak vi kan motvirke det. Uten menneskelige tiltak er dyrene de store taperne i kampen mot marint søppel.
- I 2020 vil Svalbard Turn i samarbeid med andre foreninger sette i gang tiltak for å rydde Prins Carls Forland. Som nasjonalpark har området et viktig vern, men vernet hjelper ikke mot marin forurensning. Her vil organisert tiltak med lokalbefolkningen som ressurs bidra til å ivareta naturmiljø.

«People protect what they love»





«Vern ved bruk» Foreningers ansvar

Foreninger og privatpersoner sitter på mye kunnskap som kan nyttiggjøres i forvaltningsøyemed for Svalbard.

Foreninger kan ta ett større ansvar ovenfor sine medlemmer i og informere om lovverk, regler for ferdsel og kunnskap om arktisk natur og ferdsel.

Lokale foreninger kan ekskludere medlemmer som eventuelt ikke følger gjeldene regelverk, eller har annen uønsket oppførsel.

Motorisert ferdsel

- Friluftsliv på Svalbard er for de aller fleste lokale en kombinasjon av motorisert og ikke motorisert ferdsel.
- Svalbard har enorme avstander og få muligheter for transport foruten snøscooter og båt.
- Snøscooter: fra snøfall til ultimo mai
- Båt: fra medio mai til ultimo oktober
- Motorisert ferdsel er eneste praktiske mulighet for de fleste fastboende til å komme seg ut til områder som ligger utenfor Longyearbyen.
- Ikke motorisert ferdsel brukes stort sett i lokalområder nært Longyearbyen.
- For å kunne ivareta et aktivt friluftsliv må lokalbefolkningen kunne bruke snøscooter i vintersesongen og båt i sommersesongen.



Beredskap og sikkerhet

- Vi er avhengig av lokal kunnskap om områder for å opprettholde den frivillige beredskapen.
- Vi er avhengig av ferdsel ved lokal bruk i alle områdene for å ivareta kompetanse og ferdigheter for å kunne ha ett operativt hjelpekorps på Svalbard.
- Et aktivt friluftsliv er nødvendig for å ivareta sikkerhet på Svalbard.



Hytteoversikt

Foreningshytter

- Bruken av hytter som lokale foreninger administrerer er i hovedsak styrt av tilkomsten til hytter.
- Som ett eksempel er hyttene på østkysten tilkomstbar i vintersesongen med unntak av noen få som kommer dit ved å gå eller båt, mens hytter rundt Isfjorden i stor grad er i bruk hele året
- Hyppighet av utlån: Alle hytten har full dekning fra Januar til medio Mai. Hver helg, og også på enkelte ukedager. Sommerstid er det full dekning på hytter i Isfjordbassenget og tilhørende fjordarmer.



Hytter LJFF og To-Taktern

tall angir antall overnattingsdøgn +- 4

Totalt har LJFF 186 og TT 72 overnattingsdøgn for 2019

- Grønnadalshytta (Svalbard Turn) – 18
- Agardh (LJFF) – 18
- Andersenhytta (LJFF) – 22
- Camp Millar (LJFF) – 16
- Diabas (LJFF) – 22
- Gåsebu (LJFF) – 22
- Kapp Schoultz (LJFF) – 20
- Mohnbukta (LJFF) – 14
- Russekeila (LJFF) – 18
- Skansbukta (LJFF) – 16
- Skottehytta (LJFF) – 18
- Bjonahamna (TT) – 22
- Duner (TT) – 20
- Camp Morton (TT)- 16
- Overgangshytta (TT)- 14

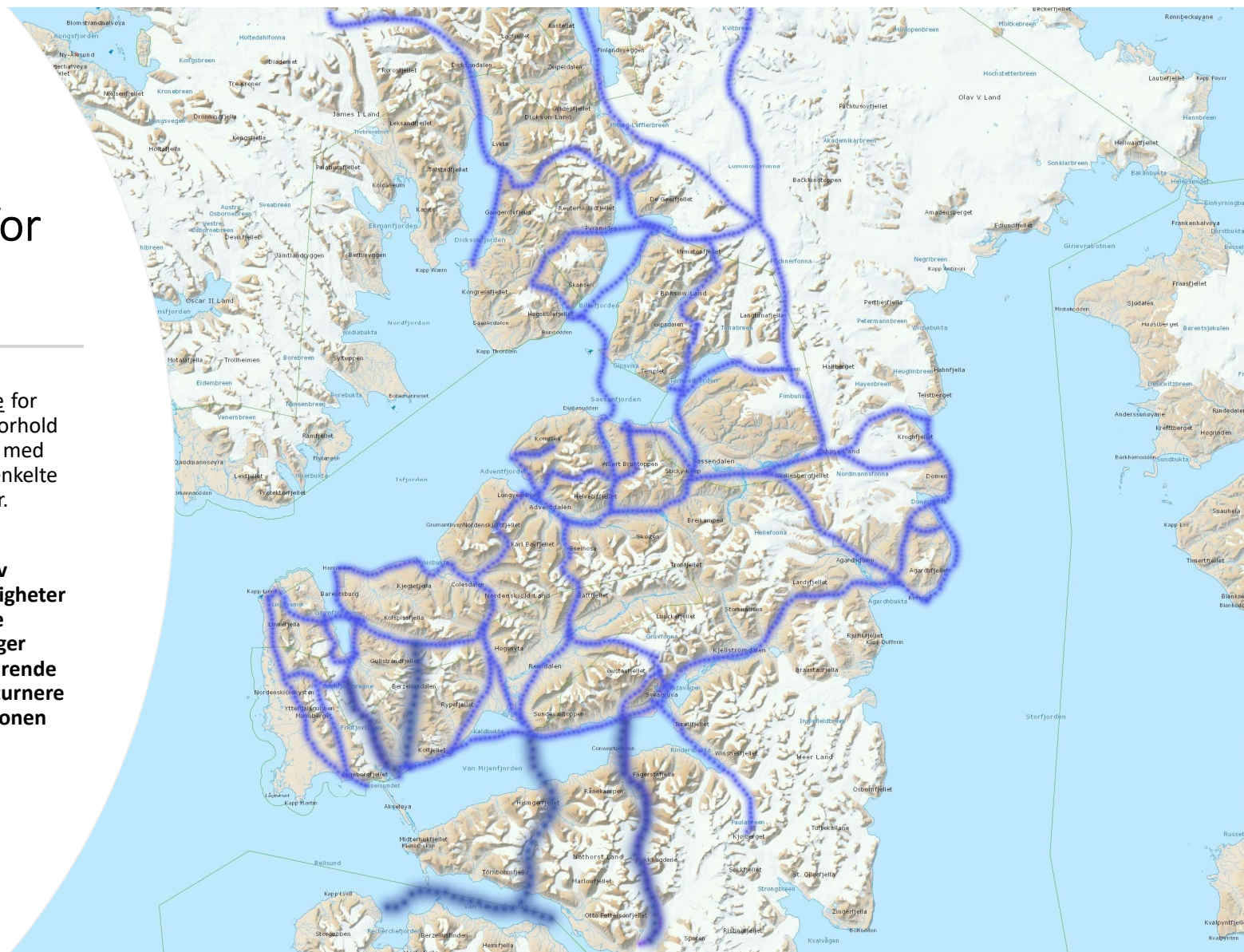


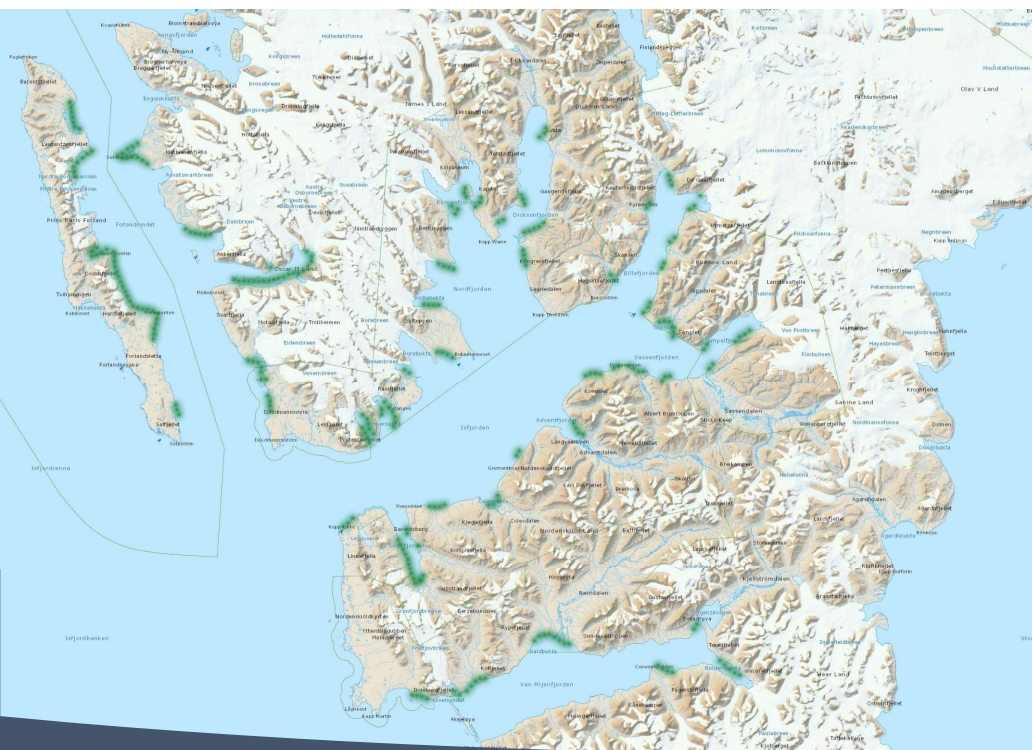
Foreningshytter; LJFF To Taktern Svalbard Turn Lokalstyre LRKH



Lokale hovedruter for Snøscooter

- Kartene markerer hovedferdselsårene for snøscooter. Det er verdt å merke seg at forhold forandrer seg fra sesong til sesong, til og med fra dag til dag, og at det derfor vil være enkelte trasser som ikke er farbar til enkelte tider.
- Det vil derfor være helt nødvendig av sikkerhetshensyn å ha flere tilkomstmuligheter til de enkelte hyttene for å opprettholde bruk. Skulle denne muligheten ikke lenger være tilgjengelig vil det kunne bli utfordrende til umulig å komme seg til, men også returnere fra hyttene ettersom vær og føre situasjonen kan endres raskt på Svalbard.





Ilandstigning Sentral Spitsbergen



- Dette er de mest brukte områdene for ilandstigning, og utgangspunkt for friluftsliv i sommermånedene for Sentral –Spitsbergen. Det vil også være områder som er i bruk utover det som er avmerket i kartet.

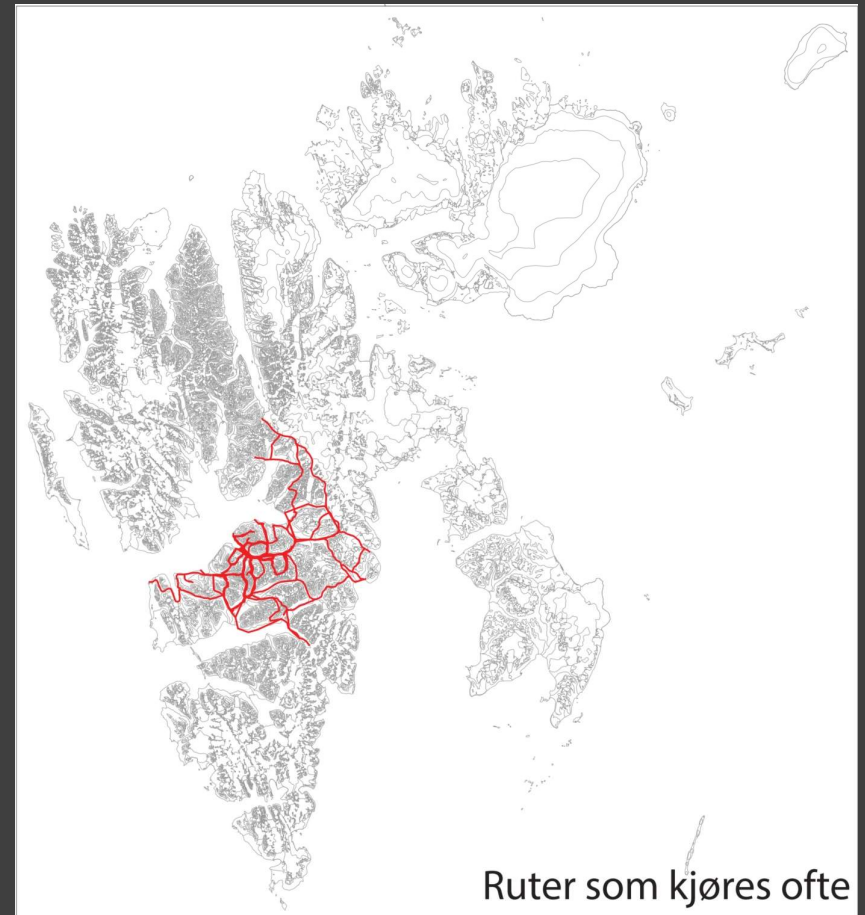
Kartlegging av Longyearbyen Hundeklubb friluftsjaktivitet

- De aktive hundekjørerene tilbringer mangfoldige timer i Adventdalen med sidedaler gjennom hele mørketida og resten av sesongen. Det kan antas at en gjennomsnittlig hundekjører kjører 200 mil på en vintersesong, og de fleste av disse milene er naturlig nok i nærområdet.
- Så snart lyset kommer tilbake frister det å komme litt lengre avgårde, enten mot Colesdalen og hundeklubbens hytte "Bikkjebu" på Kapp Laila, Svea og Tempelfjorden for jakt på sjøisen eller runder som Janssonhaugen rundt, Operafjellet rundt osv. I denne perioden arrangeres Mørketidsløpet (til Vindodden) og Hilmar Nøis Trail (til Passhytta) som er viktige for motivasjonen til å komme seg ut gjennom mørketida.



Longyearbyen Hundeklubb

- Noen medlemmer har private hytter/fangststasjoner, og mange er med på hyttetrekningene til Jeger- og Fisk og Totaktern og bruker hyttene som turmål. Mange medlemmer setter også pris på å kunne sette opp teltet hvor det skulle passe.
- I april og mai er hundene i toppform. Da arrangeres Trappers Trail som er det største og mest sosiale hundeløpet på Svalbard. Å reise med hundespannet på flere dagers turer med alt man trenger i sleden er et viktig mål for mange. Turer man tidligere har kjørt med scooter oppleves annerledes når man kjører saktere og med sansene på. Og gleden over å komme opp den lange stigninga på breen er enda litt større.



Ruter som kjøres ofte

Longyearbyen Hundeklubb

- Naturlige mål for lange turer er alle bosettinger og betjente stasjoner med hund eller scooter. Og lengre hundeturer i de scooterfrie områdene. Mange drømmer om å dra til de åpne hyttene i Wijdefjorden og Woodfjorden, og noen om tur til Trollheimen, Ny-Ålesund, Sørneset, Verlegenuken, Forlandet, Barentsøya, Edgeøya eller Nordaustlandet. Det skal mye til at føreforhold, tid og krefter strekker til for å gjennomføre disse lengste turene. Men det faktum at det er en mulighet er en viktig kvalitet ved å bo på Svalbard.
- Flere av de minst besøkte områdene er det fordi det er store naturlige barriærer i veien for å komme seg dit. Man er avhengig av et eksepsjonelt isår i Storfjorden for å komme til Barentsøya og Edgeøya og tilbake og det er nødvendig med gode snøforhold på breene for å komme sørover til Hornsund og Sørneset. Disse områdene trenger ikke byråkratiske barriærer for å skjerme dem for ferdsel med hundespann.





Del 2

Nye muligheter

*"Vi mennesker bodde ute før vi bodde inne, og vi har gjennom et par millioner år som jegere og sankere utviklet en kropp og et sinn som er disponert for et liv i og av naturen. De siste par tusen årene har vi imidlertid utviklet en kultur og en sivilisasjon som gjør at **vi tidvis kan oppfatte oss som på siden av og utenfor resten av naturen**. Når vår moderne livsførsel sliter på oss har vi imidlertid ofte kunnet finne ro og ny balanse ved å trekke ut i vårt gamle element, naturen"*

Forvaltnings grep; ny tenkning på lokal ferdsel

- Strengere begrensninger vil legge større press på områder som er åpne. Dette er ikke en utvikling som er hensiktsmessig for verken miljø, dyreliv eller forvaltning. Dette har vi sett tidligere, spesielt ved "midlertidige" stenginger av områder.

For lokal ferdsel bør det tenkes helt nytt:

- Økt bevisstgjøring av Svalbardmiljøet, dette kan lokale foreninger med årelang kunnskap bidra med.
- Åpne områder som i dag er stengt for motorisert ferdsel og dermed spre ferdselen i større grad. Som gode eksempler:
 - *Området Sør-øst for Kjellstrømdalen inkludert Inglefieldbukta.*
 - *Området Lomfjorden og ned til Heleysundet*
- Opprettholde fangstmannstradisjonen på Svalbard, og gi lokale muligheten til fangstmannslivet.
- Mer aktiv bruk av Svalbards miljøvernlov slik den er i dag.
- Bruk lokale foreninger og lokale personer med kunnskap om Svalbard i større grad enn i dag. Vi er en ressurs som kan brukes både i forvaltningsøyemed, men også av turistnæring.
- I dag bidrar flere lokale foreninger med søppelrydding av Svalbards strender. Dette er ett godt eksempel på å utnytte lokale ressurser i forvaltningen av Svalbard. Ilandstigningsforbud / ferdselsforbud vil vanskeliggjøre denne typen lokal innsats.



Cruiseturismens påvirkning på lokal ferdsel.

- Økt trafikk av cruiseskip, små og mellomstore i Isfjorden og Van Mijenfjorden, samt nordre del av Spitsbergen de siste årene. Uten at dette har noen stor grad av negativ effekt på lokal ferdsel.
- Økt besøk av cruisegjester ved enkelte hytter. Godt eksempel er hytten i Skansebukta som LJFF disponerer.
- Som hoved erfaring har guidene god kontroll på sine gjester, og lar lokale som er på hyttene få privatliv. Men her finnes det noen unntak og enkeltepisoder. Men dette løses lett med god dialog mellom den enkelte reiselivsoperatør og foreningene.





Del 3 Oppdragsbrev fra Klima og Miljødepartementet

*Å Svalbard og Longyear, Pyramiden,
Kings Bay. Har egne små sanger som
spilles for deg.*

*Har du tid til å lytte, så vil du forstå. Du
e'kje så langt unna himmelen nå.*

*Å Spitsbergen, Sassen, og Nordenskiöld
land, Å Reindal'n og Todal'n, hør for en
klang.*

*Har du tid til å lytte, så vil du forstå. Du
e'kje så langt unna himmelen nå.*

Hårek Sørensen Storsteinnes



Photo: Tor

Kommentar til Oppdragsbrev fra Klima og miljødepartementet

Brukergruppen ønsker å gi følgende kommentarer til departementets forslag basert ut i fra ett lokalt perspektiv, og med praktisk kjennskap til lokale forhold på Svalbard.

Regulering av ferdsel og leiropphold

- Absolutt ferdselsforbud i visse områder
- Ferdselsforbud i visse områder, men med visse unntak fra forbudet, for eksempel:
 - o med unntak for visse deler av området (geografiske unntak)
 - o med unntak for visse deler av året
 - o med unntak ved snødekt mark
 - o med unntak på visse vilkår, for eksempel ved bruk av sertifisert guide o.a.
 - o med visse unntak etter særlig tillatelse fra Sysselmannen
- Andre former for ferdselsreguleringer, for eksempel:
 - o regulering av ferdsel i sjø, herunder forbud mot isbryting, hastighetsbegrensning, motorkraft og regulering av antall båter eller personer – i områder eller på lokaliteter
 - o regulering av visse typer farkoster i sjø, som miniubåter, undervannsdroner o.l.
 - o endringer i motorferdselregelverket, herunder behov for skuterleder og/eller utvidelse av skuterfrie områder
 - o regulering av andre former for ferdsel, som kiting, sykling med og uten motor, idrettsarrangement og andre større arrangement, hundspannkjøring, og lignende.
 - o forslag til bestemmelse i svalbardmiljøloven om bruk av droner
 - o vurdere bestemmelser for avstandsregulering for andre arter enn isbjørn
- Endringer i regelverket om telting og leiropphold o.l. av hensyn til naturmiljøet og kulturminner.

Regelverket om isbjørn

En innskjerping og tydeliggjøring av innholdet i svalbardmiljøloven § 30 fjerde ledd, om forstyrrelse av isbjørn, skal vurderes, for eksempel i form av en absolutt avstandsgrense med god margin, og/eller fjerning av de alternative vilkårene i bestemmelsen.

Formålet er å gi isbjørn bedre beskyttelse mot forstyrrelser og påvirkning. Et relevant hensyn er risikoen for alvorlig konfrontasjon mellom isbjørn og mennesker, dersom isbjørn tilvenner seg mennesker og ulike skremmemidler og dermed blir vanskeligere å skremme. Samtidig bør endringene gjøre bestemmelsen tydeligere enn dagens regelverk, både av hensyn til enkel formidling av innholdet og av hensyn til håndhevingen.

Absolutt eller begrenset ferdsel

I ett perspektiv sett med lokale øyne er ikke dette veien å gå for styrke vernet over øygruppen.

Lokalt friluftsliv må ikke sees på som en belastning som krever flere stengte områder. Det må betraktes som en ressurs som kan bidra til en mer bærekraftig forståelse av Svalbardmiljøet. Både gjennom formidling av kunnskap, dokumentasjon, og lokal kjennskap til spesifikke områder.

Frihet til å ferdes med ulike metoder er den største motivasjonsfaktoren for å kunne bo på Svalbard. Dette skaper bo-trivsel og en mer stabil Norsk bosetning. Det vil være feil retning å innføre strengere begrensninger for lokal ferdsel.



Ferdsel i sjø

Lokal ferdsel i på sjø, er meget begrenset, men viktig for lokalt friluftsliv i sommermånedene. For lokale er det eneste mulighet til å komme seg utenfor Longyearbyen området.

Arbeidsgruppen støtter innføring av totalforbud mot tungolje i Isfjorden.



Avstandsbestemmelse til dyreliv

Erfaringsmessig vil dette bli svært vanskelig å praktisk gjennomføre.

De fleste lokale som ferdes på Svalbard i dag tar hensyn til dyrelivet. Vi har ikke noe ønske om å forstyrre dyrelivet, og trekker oss tilbake eller finner andre veier for å unngå forstyrrelse.

Det er også ett sikkerhetshensyn å ta her ettersom vi ved ferdsel må ha mulighet til å komme rundt/unngå dyrelivet. Denne muligheten kan være begrenset eller vanskelig med tanke på topografi og såkalte unnvikelses ruter hvis det innføres avstandsbestemmelser, og dermed vil bestemmelsen fungere mot sin hensikt både for dyr og menneske.

Det vil i praksis være vanskelig å gjennomføre da dyrelivet også oppsøker mennesker. Dyrelivet på Svalbard kjenner ikke menneske som noen trussel, og vil noen ganger være nysgjerrig på oss. Dermed også komme tett på. Dette gjelder alle arter på Svalbard, inkludert Isbjørn uten at det oppstår truende situasjoner for dyr eller menneske.



Lysbilde 26

ST5

Skal vi nyansere bildet litt ifht de fastboende som faktisk ikke tar hensyn. Det hender jo at en og annen blir tatt for å oppsøke bjørn ol... Bare så vi ikke setter fastboende som helt feilfri...

Svalbard Turn; 19.05.2020



Kulturminner

Vi ser at kulturminner som er i foreningsbruk eller i privat eie ofte er bedre vedlikeholdt enn kulturminner som ikke er det. Det er **«vern ved bruk»** i samarbeid med Sysselmannen og Riksantikvaren.

Det er viktig å påpeke at enkelte hytter som er kulturminner i dag er i bruk, enten via foreninger eller private og at det hensyntas ved endring i lovverket.

For å styrke vernet kan man med fordel la flere hytter bli brukt. Eventuelt ved hjelp av riksantikvaren restaurere hytter slik at de kan benyttes til:

Foreningshytter

Beredskapshytter

Private hytter

De fleste kulturminner på Svalbard har stått i snart 100 år og mer. Med en koordinert innsats mellom Riksantikvar, Sysselmann og lokale organisasjoner, vil de stå som et minne over historisk aktivitet på Svalbard i 100 år til.



Ferdsel på sjø:

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

Med fuglefjell defineres gruppen områder som allerede er fuglereservat med tilhørende vernesone.

I dag er det allerede restriksjoner på ferdsel nær etablerte fuglereservat. For mindre fartøy ser vi ikke behovet for å innføre flere restriksjoner. Både dyreliv og ferdsel er i dag godt ivaretatt med gjeldende regelverk.

For øvrige områder må sikkerhet til mindre fartøy som kan ha behov for å ligge nært land ved endring i været hensyntas.



Ferdsel på sjø:

Har arbeidsgruppen synspunkter på regulering av ferdsel med undervannsfartøy?

Her er det viktig skille mellom type fartøy.

Det er stor forskjell mellom en UAV, undervannsscooter til dykking og større bemannede fartøy i organisert regi.

Små ubemannede droner, scootere for dykkere bør fortsatt være tillatt uten å være søknadspliktig. Dykking er en viktig fritidsaktivitet for flere fastboende.

I tillegg er undervannsdroner et viktig hjelpemiddel for å inspisere skrog, propeller og annet tilknyttet båtliv og lokal beredskap.



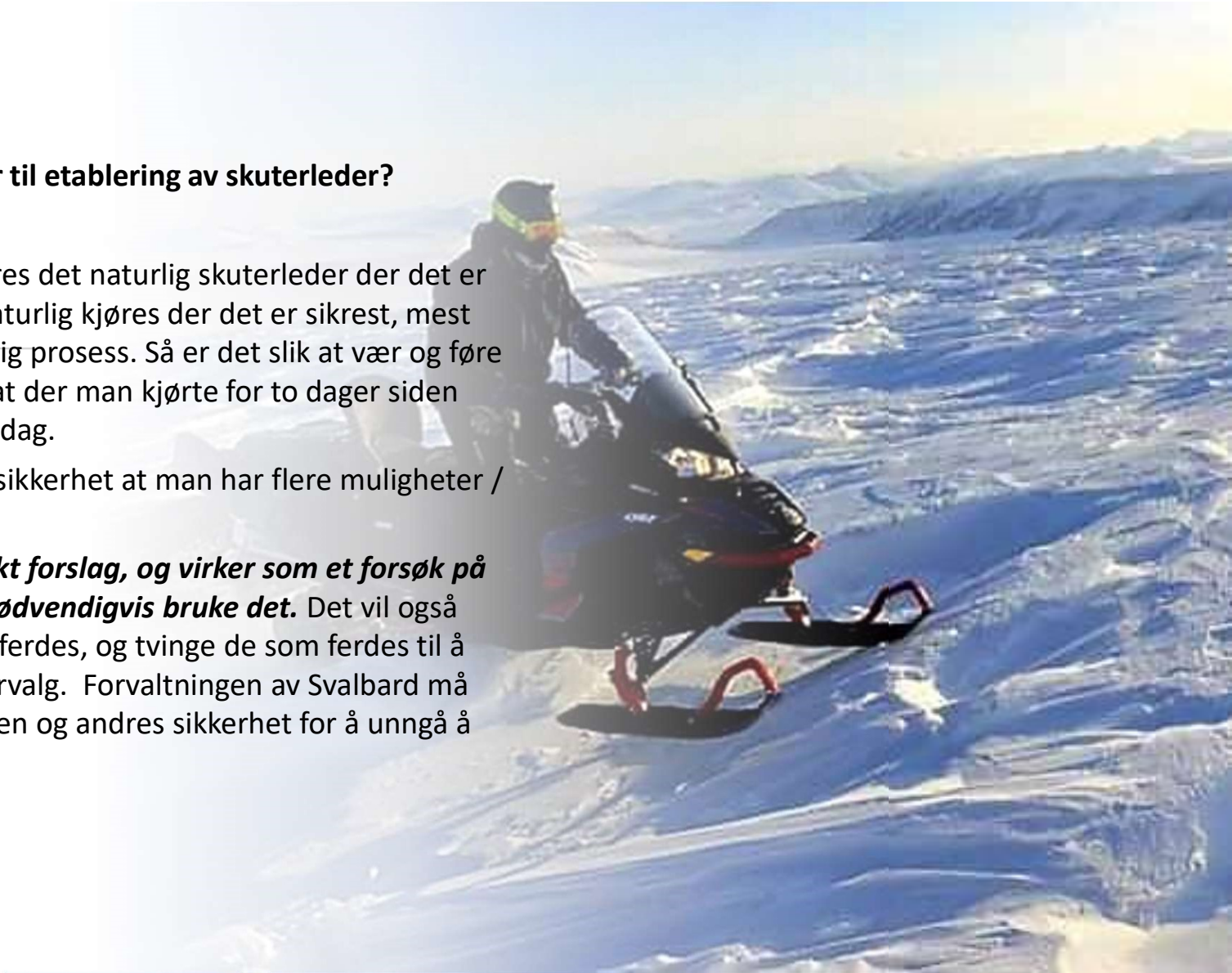
Motorferdsel på land.

Har arbeidsgruppen synspunkter til etablering av skuterleder?

I løpet av en vintersesong etableres det naturlig skuterleder der det er mest trafikk. Dette er fordi det naturlig kjøres der det er sikrest, mest snø og best føre. Det er en naturlig prosess. Så er det slik at vær og føre endrer seg raskt, noe som betyr at der man kjørte for to dager siden ikke nødvendigvis er mulig neste dag.

.Det er også viktig med tanke på sikkerhet at man har flere muligheter / alternativer ved ferdsel.

Å innføre skuterleder er ett uklokt forslag, og virker som et forsøk på å løvfeste sund fornuft, uten å nødvendigvis bruke det. Det vil også redusere sikkerheten for de som ferdes, og tvinge de som ferdes til å måtte ta dårlige og ikke sikre sporvalg. Forvaltningen av Svalbard må ikke bli slik at man må risikere egen og andres sikkerhet for å unngå å bryte lovverket.



Motorferdsel på land.

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

Det er delte synspunkt i gruppa angående scooterfrie områder. Områder med hyttefelt, aktivitet for barn og unge, eller næringsområder må ikke 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.



Motorferdsel på land

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

Dette er ett mer sammensatt spørsmål, som helst bør besvares av reiselivet. ***Ved «tilreisende» forstår vi det som tilreisende som er kort tid på Svalbard, og ikke regnes som fastboende.***

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.



Motorferdsel på land

Har gruppa andre innspill angående motorferdsel på land

Vi tror et det vil være viktig å skille mellom næringsrelatert/ organisert ferdsel og lokal ferdsel. Lokal motorisert ferdsel har ett positivt fortegn, og er med på å opprettholde ett aktivt friluftsliv for lokalbefolkningen. Samtidig bidrar det til en bred kunnskap om Svalbard-miljøet, lokale barn og unge får tidlig kunnskap om Svalbard og de utfordringer vi står ovenfor, samt at det skaper bo trivsel uten at det har noen stor innvirkning på miljøet.



Motorferdsel på land

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

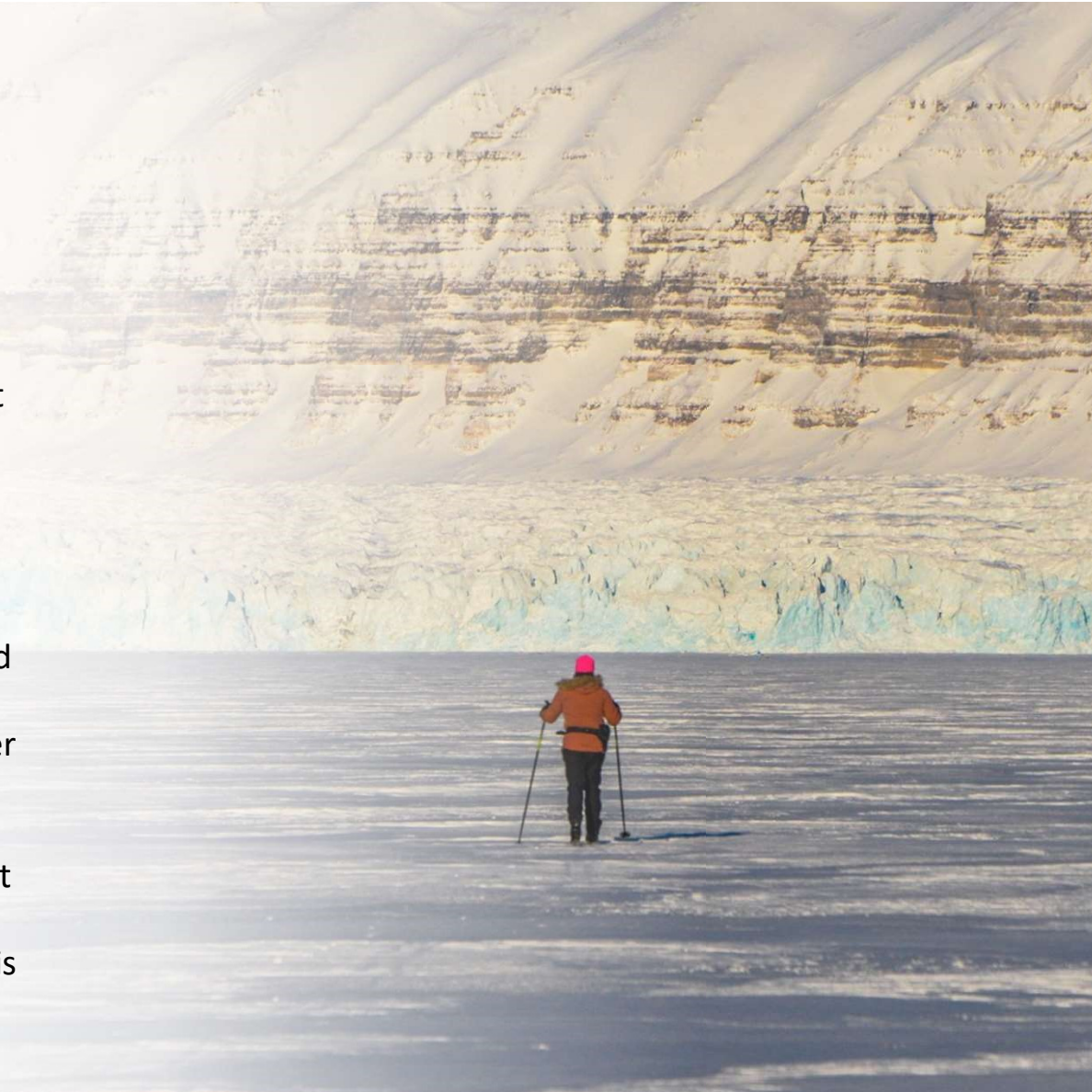
De siste 3 årene har det vært forsøkt med «midlertidig» stenging av fjordis. Dette har hatt størst innvirkning på:

Tempefjorden

Billefjorden

Rindersbukta

Isforholdene og de forskjellige arters utbredelse endrer seg fra år til år. Ved år der det er minimalt med is, kan en stenging ha hensikt, men det vil da også være lite ferdsel i slike områder ettersom ingen ønsker å ferdes på usikker is. Det blir en naturlig regulering. Spesielt i 2020 har vi sett dårlige snøforhold inne i Petuniabukta der ferdselen er tvunget til å kjøre rundt i stedet for å kunne ligge på isen på nordsiden av fjorden. Dette er lite hensiktsmessig i år med så mye is som i 2020.



Annen ferdsel på land

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

Spørsmål fra gruppa: Hvordan defineres «verneområde»? Lokale ferdes innenfor nasjonalpark med båt og scooter, men ikke innenfor naturreservat med scooter, kun med båt etter gjeldene regler.

Som med scooter er lokal ferdsel med båt viktig sett i perspektiv med friluftsliv, men naturlig begrenset i volum. I tillegg har lokal ferdsel utover det som er nevnt ovenfor også her ett positivt fortegn. Lokale er med på å rydde søppel fra strender. Ingen verneplan eller endring i regelverk kan stoppe marin forsøpling, kun ved lokal inngripen kan det skje, og et forbud mot ilandstigning vil stoppe den type aktivitet. For lokale er også områder der det drives jakt på rein og sel viktige tilgangsområder.

1. Isfjordbassenget inkludert Nordfjordområdet med unntak av fuglereservat og geotopverneområde
2. Forlandssundet og Forlandet
3. Området nord for Ny-Ålesund – Nordvest-Spitsbergen Nasjonalpark
4. Van Mijenfjorden og Van Keulenfjorden, Bellsund og Hornsund

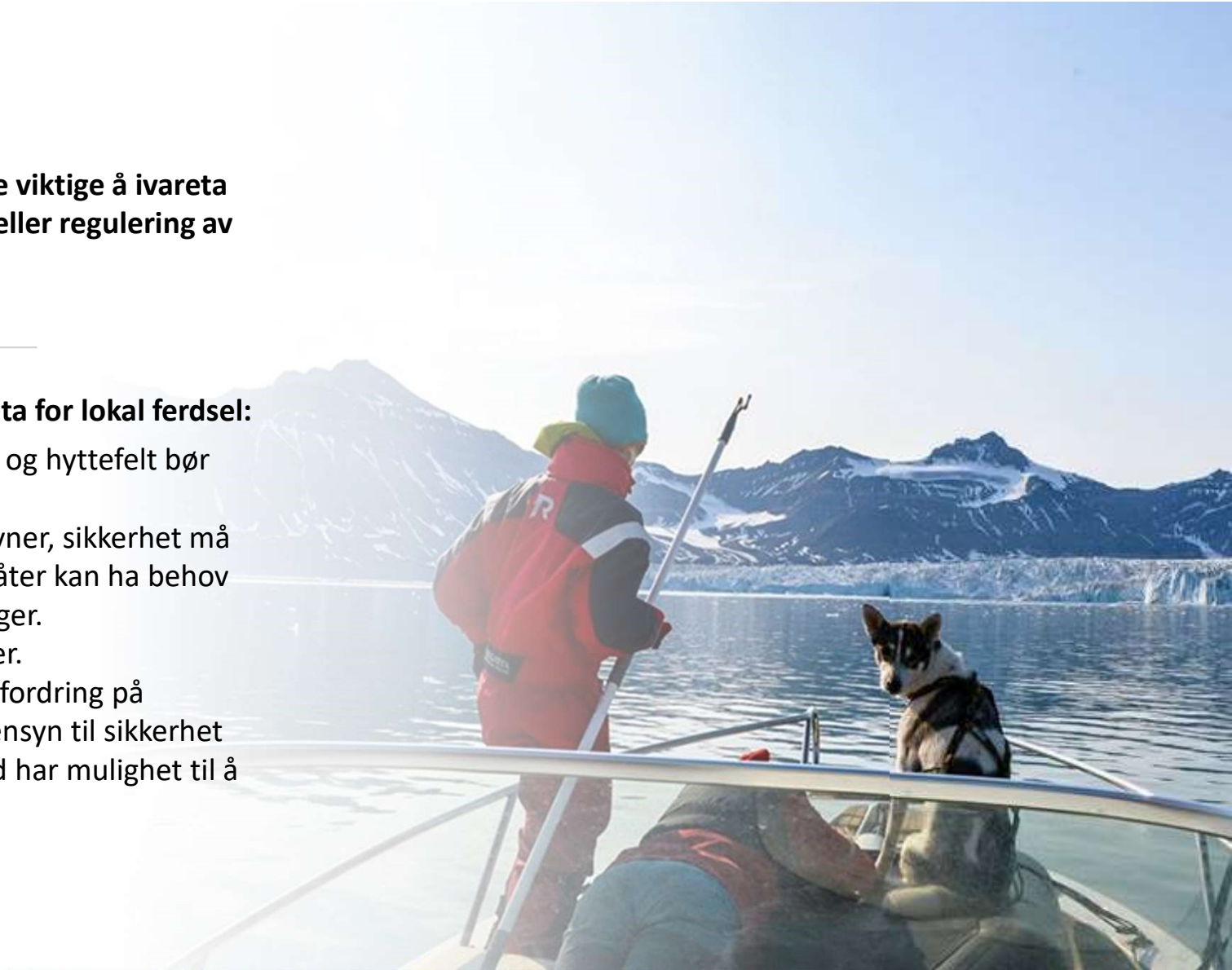


Annen ferdsel på land

Er det andre hensyn som vil være viktige å ivareta ved utvalgelse av lokaliteter og/eller regulering av ferdsel på lokalitetene?

Følgende hensyn er viktig å ivareta for lokal ferdsel:

- Områder med foreningshytter og hyttefelt bør hensyntas.
- Områder som gir naturlige havner, sikkerhet må prioriteres og mindre lokale båter kan ha behov for å søke ly ved værforandringer.
- Områder tilknyttet jaktområder.
- Raske endringer i vær er en utfordring på Svalbard, derfor må man ta hensyn til sikkerhet og at lokale båter til enhver tid har mulighet til å søke le for været.



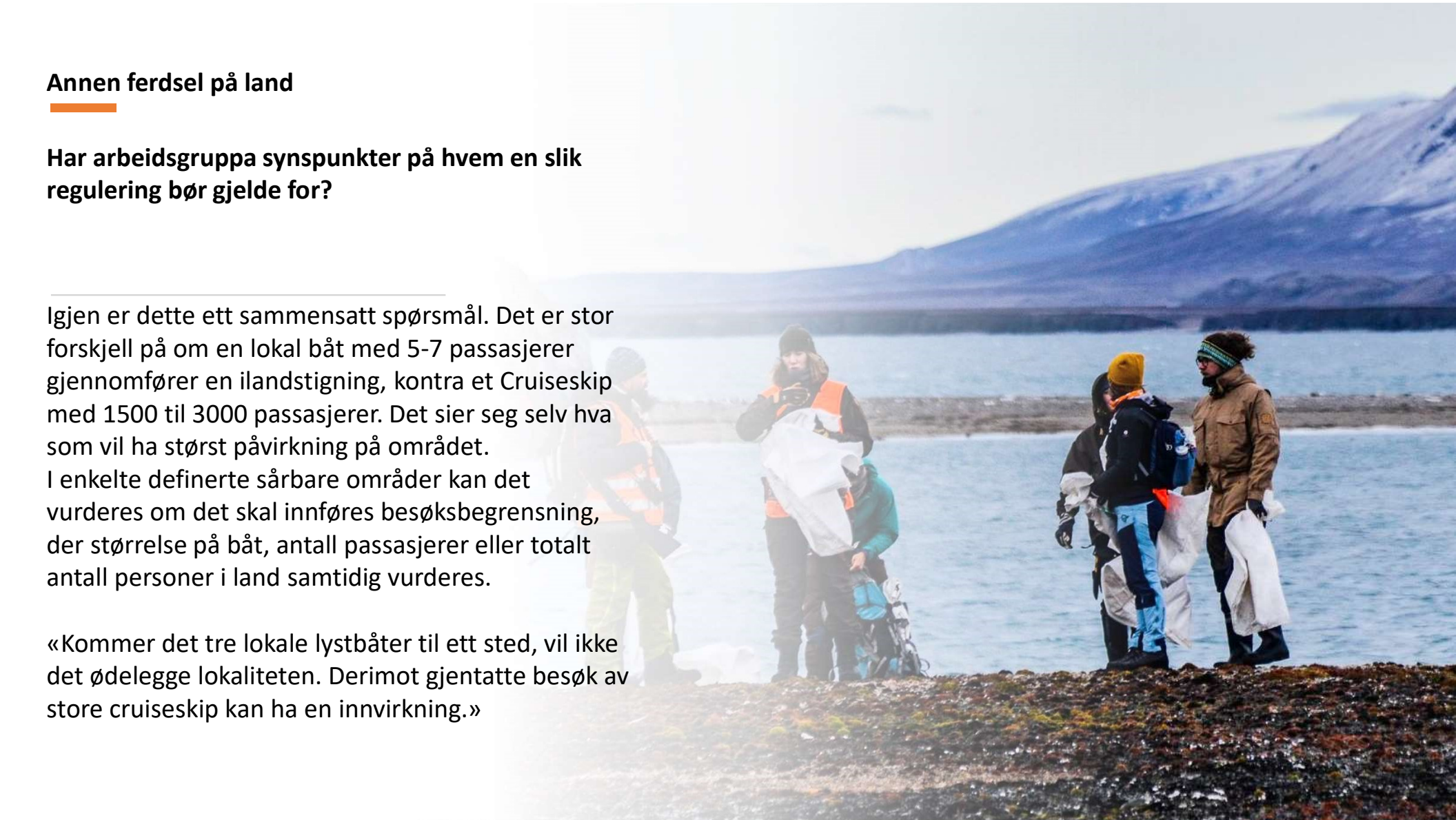
Annen ferdsel på land

Har arbeidsgruppa synspunkter på hvem en slik regulering bør gjelde for?

Igjen er dette ett sammensatt spørsmål. Det er stor forskjell på om en lokal båt med 5-7 passasjerer gjennomfører en ilandstigning, kontra et Cruiseskip med 1500 til 3000 passasjerer. Det sier seg selv hva som vil ha størst påvirkning på området.

I enkelte definerte sårbare områder kan det vurderes om det skal innføres besøksbegrensning, der størrelse på båt, antall passasjerer eller totalt antall personer i land samtidig vurderes.

«Kommer det tre lokale lystbåter til ett sted, vil ikke det ødelegge lokaliteten. Derimot gjentatte besøk av store cruiseskip kan ha en innvirkning.»

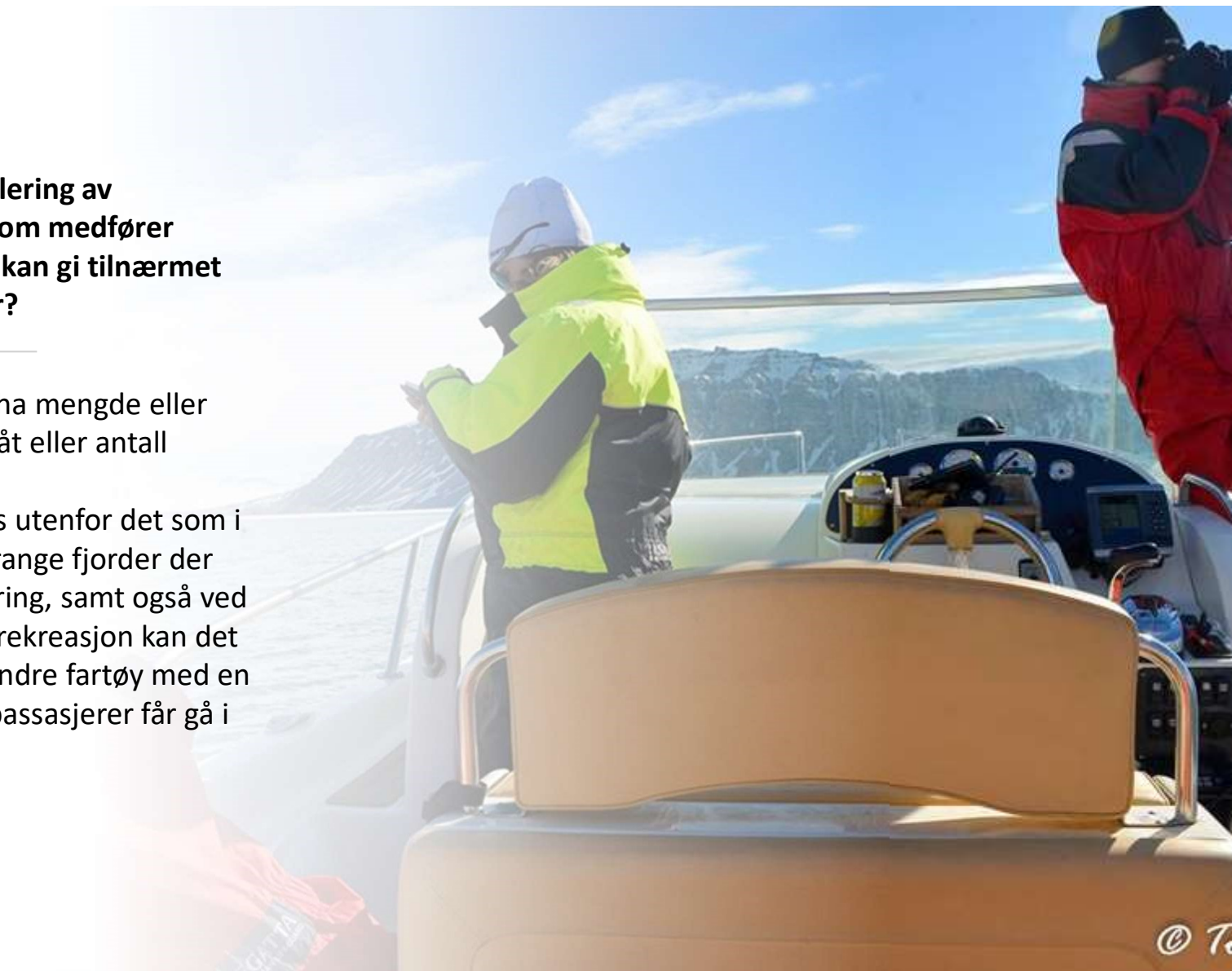


Annen ferdsel på land

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?

Enkelte områder kan med fordel ha mengde eller størrelse begrensning på enten båt eller antall passasjerer som stiger i land.

Det kan også med fordel vurderes utenfor det som i dag er verneområder. Spesielt i trange fjorder der større båter kan byr på en utfordring, samt også ved foreningshytter der lokale driver rekreasjon kan det vurderes at kun lystbåter eller mindre fartøy med en maksimal begrensning på antall passasjerer får gå i land.



Telting og leiropphold

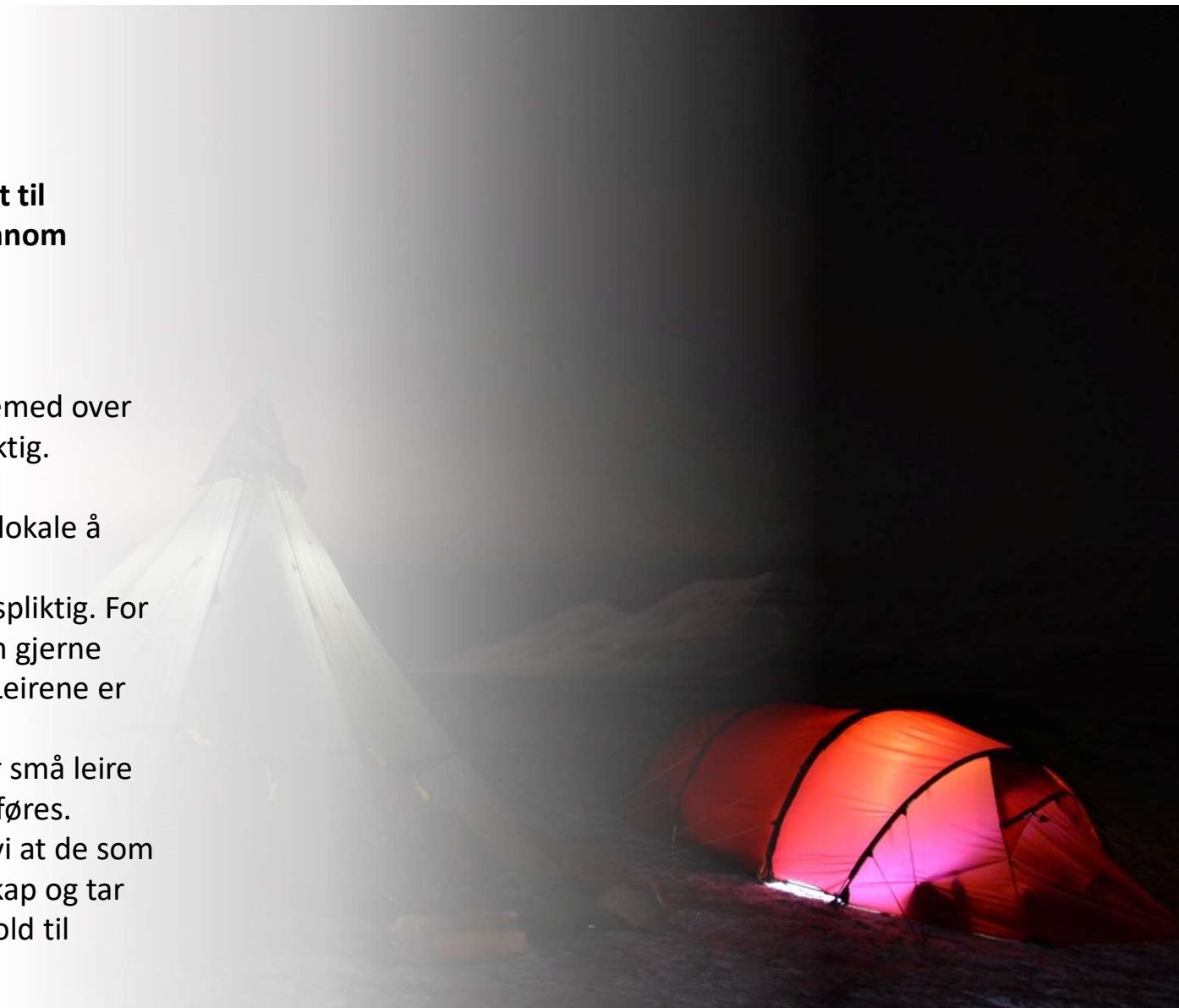
Har arbeidsgruppen synspunkter knyttet til regulering av telting og leiropphold gjennom søknadsplikt?

Større organiserte teltleirer i næringsøyemed over lengre tidsperioder bør være søknadspliktig.

Samtidig bør det fortsatt være mulig for lokale å kunne sette opp telt i forbindelse med friluftslivsaktivitet uten at det er søknadspliktig. For eksempel bruker flere lokale lavvoer som gjerne settes opp ifb jakt eller annen aktivitet. Leirene er ofte nær sjø og eller i strandsone.

Leirforskriften er god slik den er i dag for små leire over korte perioder og bør derfor videreføres.

Med tanke på fare for Isbjørn forventer vi at de som etablerer leir også har nødvendig kunnskap og tar nødvendige sikkerhetsvurderinger i forhold til isbjørn og annet dyreliv.



Telting og leiropphold

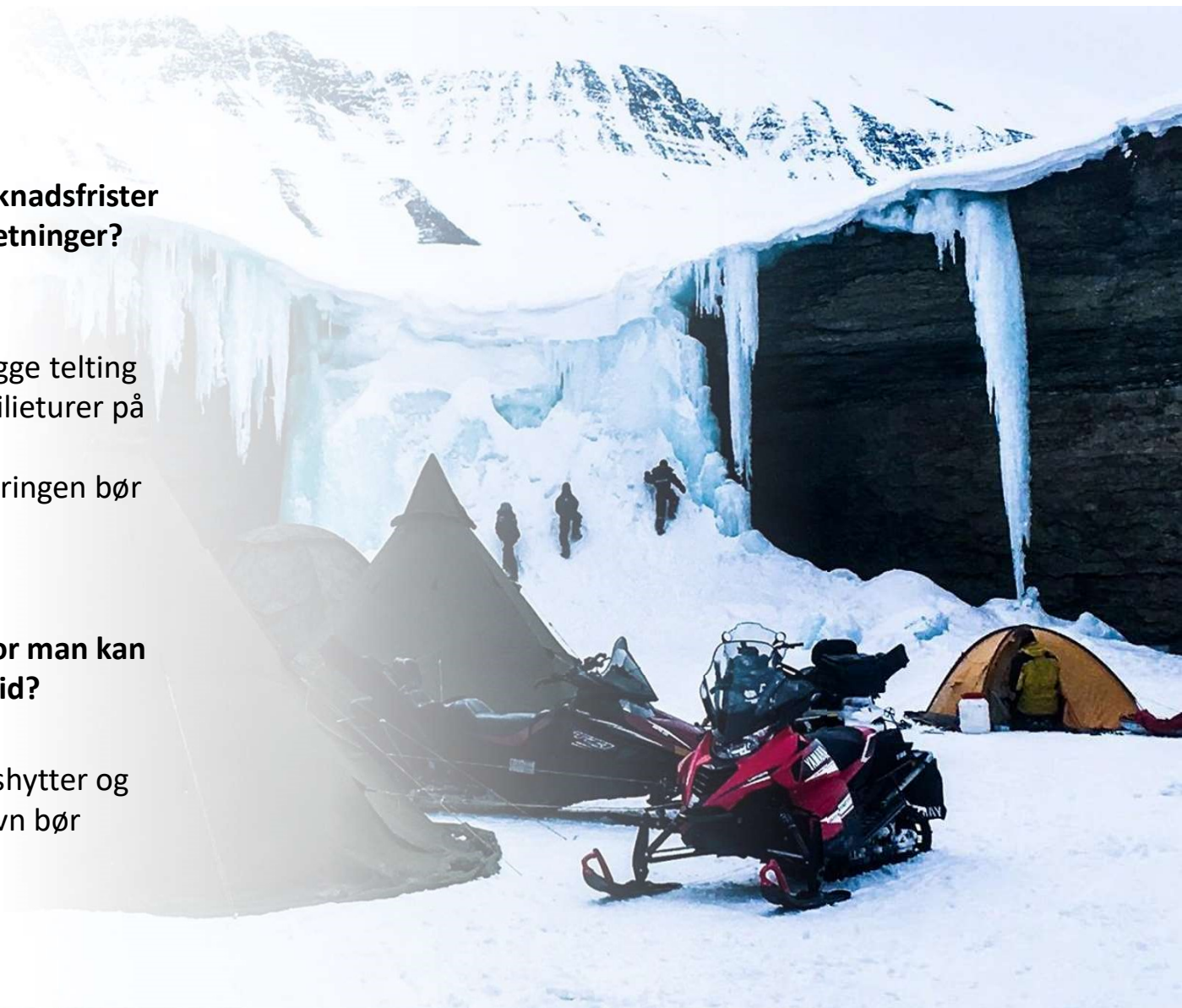
Hvordan ser man eventuelt på felles søknadsfrister for teltleirer og andre midlertidige innretninger?

For lokale på helgetur bør det ikke være søknadspliktig. Det er vanskelig å planlegge telting ett år i forveien når man planlegger familieturer på Svalbard.

For større organiserte turer i reiselivsnæringen bør reiselivet selv svare på hva som er mest hensiktsmessig.

Har arbeidsgruppen synspunkter på hvor man kan åpne for organiserte teltleire sommerstid?

Terreng, avstand fra hyttefelt – foreningshytter og kulturminner, samt naturlig og sikker havn bør vektlegges i en slik vurdering.



Lysbilde 40

ST9

SLå sammen slide 50 og 51

Svalbard Turn; 19.05.2020

Hundekjøring

Har arbeidsgruppen synspunkter på videreføring av dagens regelverk for hundekjøring?

Dagens praksisen samsvarer med hva gruppen oppfatter som en fornuftig og kunnskapsbasert regulering.

Derimot ønskes det en mulighet til å kjøre i terreng der vegetasjon ikke kan skades. For eksempel i elveleier.

Man bør se på muligheten for å etablere en ikke-motorisert vei i Adventdalen der hundefolk kan trene hundene i løpet av sommerhalvåret.



Sykling, kiting, arrangementer

Er det synspunkter knyttet til regulering av sykling

Sykling må regnes som et verktøy for friluftsliv. Gruppen ser ingen grunn til at sykkel både motorisert og ikke motorisert skal være forbudt på frossen og snødekket mark.

El-sykkel og sykkel bør sidestilles ettersom vi kan anta at de setter like stort avtrykk.

Er det synspunkter knyttet til regulering av kiting?

Gruppen kan ikke se at kiting skal ha noen fremtidig negativ innvirkning på Svalbardmiljøet.

Sykling, kiting, arrangementer

Er det synspunkter knyttet til regulering av arrangementer?

Vi ber Sysselmannen avklare mer spesifikk hva som menes med spørsmålet.

Det vil være forskjell på lokale arrangementer slik som ski-maraton og noe som arrangeres av eksterne aktører for å drive næring.

Gjeldene regler fungerer for lokale arrangementer.



Andre aktiviteter – Drone

Vil en innstramning innebære noen negative konsekvenser; i så fall i hvilke tilfeller og for hvilke brukergrupper?

Her er det ett spørsmål om hvilken innstramning som skal gjelde. Regelverket er allerede klart når det gjelder droner, både ovenfor dyreliv, miljø og bebyggelse. Flere både i Norge og på Svalbard har droneflyging som en fritidsaktivitet, og følger gjeldene regler. Dette er spesielt i forbindelse med foto og video, men også trick/sport-flygning.

Droneflygning er i aller høyeste grad en «miljøvennlig» aktivitet, som har liten eller ingen innvirkning på nærliggende / lokalt miljø.

Det vil også være merkelig om Svalbard skal sidestilles med militære installasjoner ved et eventuelt forbud mot droner.

Luftfartstilsynet vil 01.01.20 innføre nye regler for droner, vi ser ikke noe grunn til at Svalbard skal ha ett strengere eller annet regulativet for droner enn det som eksisterer i fastlands Norge. Spesielt med tanke på at det her er mer spredt bebyggelse og infrastruktur samt at det er betydelig mindre luftfart.

Nye regler i hovedtrekk fra 01.01.21

Alle som flyr med droner over 250 gram eller med sensorer (for eksempel kamera) må registreres hos Luftfartstilsynet.

Det er aldersgrense på 16 år for alle slike droner over 250 gram.

Alle som flyr droner over 250 gram må gjennomføre nettkurs og en prøve i regi av Luftfartstilsynet.

Det skilles i utgangspunktet ikke mellom kommersiell flyvning og rekreasjon. Det kan likevel bli egne regler for flyvning i regi av modellflyklubber.

Avsluttningsvis – Hvor skal vi?

Det er ønske om ett sterkt Norsk familiesamfunn på Svalbard, samtidig som den største motivasjonsfaktoren for nordmenn å bosette seg på Svalbard skal reduseres eller begrenses. Dette er i beste fall motstridende.

Menneske kan betraktes som en ressurs i en bærekraftig forvaltning, og ikke nødvendigvis en trussel mot ett sårbart miljø.

Man bør i større grad vurdere å differensiere mellom lokal friluftaktivitet og organiserte turer i næringsøyemed hvis det er nødvendig.

En bærekraftig forvaltning vil i praksis bety å ha lokalbefolkningen «med på laget». På den måten kan må nå målene i forvaltningsplanen på best mulig måte.



Svalbard

Helge Ingstad - 1934



*Det stiger et land av den drivende is
med jøkler og blånende fjell i dis.
Det drømmer i kjølig sommernattsol
ved grensen av selve den frysende pol.*

*Og utferdens menn heiste seil og for
mot eggende kyster langt i nord.
De møtte en villmark som naken og hard
sto truende vakt om hva grøde den bar.*

*Da ble det en kamp blant jøkler og koss
hvor ensomme menn bød et poløde tross,
og vristet en vinning av gråfjell og is,
skjønt livet så titt ble den bitre pris.*

*Det hendte vel striden ga tyngsel i sinn
og helst når en grenseløs natt satte inn
da lengslene fløy fra det frysende nord
til grønnskledte lier og duften av jord.*

*Men feitet til side var tyngslenes grå
når sol flommet opp mot det vårlige blå
og landet steg frem som det skaptet påny
med duvende valmu i snøskavlens ly.*

*Ja, glemt ble mørketids krevende dyst
og slekt fulgte slekt mot snølandets kyst
hvor norrønafolkets farende menn
vant seg en gjerning og vokste med den*

A photograph of a bird, possibly a seagull, in flight against a clear blue sky. The bird is seen from below, with its wings spread wide. The text is overlaid on the lower half of the image.

Lokal Brukere

Slutt – takk for
oppmerksomheten