

# Innspill om nytt miljøregelverk på Svalbard fra arbeidsgruppa for forskning og utdanning

I juni 2019 opprettet Sysselemanden på Svalbard en arbeidsgruppe for forskning og utdanning i forbindelse med arbeid med forvaltnings- og verneplaner. Arbeidsgruppa ledes av Svalbard Science Forum (SSF) og består av Norsk Polarinstitutt (NP), Universitetssenteret på Svalbard (UNIS), Svalbard Arctic Earth Observing System (SIOS), og Arctic and Antarctic Research Institute<sup>1</sup> (AARI).

Arbeidsgruppa skulle i første omgang gi innspill i tre prosesser, Forvaltningsplan for Sentral-Spitsbergen, utvidelse av Nordenskiöld Land nasjonalpark og vurdering av styrket vern av Nedre Adventdalen. I februar 2020 startet miljømyndighetene opp et arbeid om nytt miljøregelverk for Svalbard og arbeidsgruppa ble også bedt om å gi innspill vedrørende endringer i regelverket.

## Generelle innspill

Innspillene fra arbeidsgruppa for forskning og utdanning er i hovedsak på et generelt og overordnet nivå på dette tidspunkt i prosessen. Det viktigste for arbeidsgruppa er at nytt regelverk er forutsigbart, at det tilpasses slik at forsknings- og undervisningsnivå kan tilrettelegges, opprettholdes og gjennomføres slik som i dag. En vesentlig begrensning av forsknings- og utdanningsaktivitet vil gjøre det svært vanskelig å løse det samfunnsoppdraget medlemmene av arbeidsgruppa et gitt.

Forskning, utdanning og overvåking i polarområdene er viktig for å forstå globale endringer i miljøet og effektene av disse. Arbeidsgruppa forstår behovet for, og ønsket om utvidet vern av sårbar arktisk natur fra menneskeskapt forstyrrelse. Et forutsigbart og tydelig regelverk bidrar til å beskytte nettopp det miljøet som forsknings- og utdanningsvirksomhetene er etablert for å utvide forståelsen av. Derfor er det viktig å legge til rette for at slik aktivitet også kan gjennomføres ved etableringen av nytt regelverk.

Det er viktig at lovverket utformes slik at det kan gis formålsdispensasjon til å drive forskning, overvåking og utdanning også innenfor verneområdene. Regelverket og forskriftene må også ta høyde for at dispensasjon også kan gjelde tekniske installasjoner som er nødvendig for å drive en forsvarlig og faglig overvåking. Det må også legges til rette for langsiktig overvåking og at lovverket oppdateres slik at det åpner opp for tiltak som kan virke avbøtende på de store omveltningene som pågår i arktiske økosystem.

Nytt miljøregelverk må utformes slik at det er mulighet for dispensasjon i lys av langtidsovervåking som skal fremskaffe ny og nødvendig kunnskap som skal dokumentere effektene av naturlige og menneskeskapt endringer på økosystemene, samt være forvaltningsrelevant ved å fokusere på sårbart biologisk mangfold, samt viktige funksjoner og tjenester i økosystemene som forventes å være følsomme for klimaendringer.

Forskning- og undervisningsaktivitet på Svalbard er i dag regulert gjennom *Forskrift om turisme, feltopplegg og annen reisevirksomhet på Svalbard*. Miljøavtrykket og volumet av ferdsel knyttet til forskning er lavt sammenlignet med turisme, samtidig er samfunnsnyttene av miljøforskning høy. Dette må tas med i betraktning når eventuelle innskjerping av ferdselsregler vurderes.

---

<sup>1</sup> Arctic and Antarctic Research Institute (AARI) er blitt orientert om arbeidet med nytt miljøregelverk, men har ikke deltatt aktivt med dette innspillet.

Ferdselsrestriksjoner som har som mål å redusere miljøbelastningen av turisme bør ikke implementeres på en måte som skaper (utilsiktede) hindringer for forsknings- og utdanningsaktivitet.

Ved en gjennomgang av miljøreleverket for Svalbard bør det vurderes om forsknings- og undervisningsinstitusjoners virksomhet tas ut av dagens forskrift, og om nødvendig settes rammer for i egen forskrift. Å skille aktivitet for forskning og utdanning, og turisme i to forskjellige forskrifter kan være en måte å løse dette på. Dispensasjon for vitenskapelige formål som beskrives i artikkel 37 av svalbardmiljøloven er særdeles viktig og må videreføres.

## **Tilbakemelding på supplerende spørsmål og problemstillinger om nytt miljøregelverk på Svalbard**

### **Ferdsel på sjø**

Når det gjelder ferdsel på sjø er det mulig å innføre hastighets- og avstandsbegrensninger til fuglefjell dersom det vil være mulig å søke unntak om avstandsbegrensning i forbindelse med forskningsprosjekt.

Tenderfartøy brukes blant annet som observasjons- og prøvetakingsplattform i forbindelse med forskning og undervisning. Dette må også være mulig i framtiden.

Bruk av undervannsdroner vil være viktig i fremtidig forsknings- og undervisningsaktivitet for å innhente data. Det må legges til rette for at slik virksomhet kan gjennomføres.

### **Motorferdsel på land**

Det er ikke ønskelig å etablere skuterleder. Det er behov for å ferdes fritt for å gjennomføre forskning- og utdanningsaktivitet slik som i dag. Innføring av skuterfrie områder vil kunne begrense mulighetene for forskning og utdanning på Svalbard og arbeidsgruppa ser ikke behov for flere skuterfrie områder.

### **Motorferdsel på fjordis**

En betydelig andel av forskning- og utdanningsaktivitet om vinteren medfører transport over, eller arbeid på, i og under sjøis. Det er derfor ikke ønskelig med et generelt ferdselsforbud. Alternativ må det legges til rette for generelle unntak for forsknings- og utdanningsvirksomhet.

### **Annen ferdsel på land**

Ferdsel i nasjonalparker og andre verneområder, inkludert med bruk av snøscooter, er avgjørende for en rekke forskningsaktiviteter. Med nåværende teknologi er det ingen pålitelige alternativer for feltarbeid vinterstid. Ferdsel i nasjonalpark med snøscooter også nødvendig for å nå den polske forskningsstasjonen i Hornsund når fjorden ikke er farbar med båt.

UNIS har levert en egen rapport som viser hvilke områder som brukes mest til forskning og undervisning. Disse områdene er kritisk for UNIS sin virksomhet. Fokusområdet for både forskning og utdanning endres imidlertid over tid og det er derfor ikke ønskelig med en innskjerping på dette området.

Når det gjelder telting og leiropphold er UNIS er generelt svært restriktiv på å tillate overnatting i telt. Dette gjelder særlig i områder der det er høy risiko for at det finnes isbjørn. Vi ser derfor ikke behov for ytterligere regelverk som regulerer dette ytterligere for vår del.

UNIS har imidlertid behov for å kunne jobbe med studenter i eksponerte områder over tid og vil derfor be om at det åpnes for mulighet til å sette ut lett-hytter på enkelt lokaliteter over en periode.

Etterspørselen for bruk av eksisterende hytter til forsknings- og utdanningsaktivitet er stor. Det bør vurderes om Sysselmannens hytter og hytter som eiers lokale foreninger kan åpne for utlån til dette formålet. Det er behov for å kunne bruke eksisterende hytter til overnatting for studenter og forskere, noe som vil øke sikkerheten i felt og samtidig redusere behovet for å sette opp midlertidig leir.

### **Andre aktiviteter – bruk av droner**

Bruk av droneteknologi er et svært viktig fremtidsrettet utviklingstrekk i forskning og utdanning. Teknologien vil kunne gi bedre, billigere og sikrere tilgang til data i tillegg til å redusere miljøavtrykk. Det er derfor avgjørende at det ikke legges begrensinger på bruk av droneteknologi i forskning og utdanning.

### **Forskningsinfrastruktur**

I noen tilfeller gjør nåværende regelverk det vanskelig eller umulig å etablere den forskningsinfrastrukturen som er nødvendig for å måle parametere som er viktige for å utvide forståelse av miljø og endringer i klima. Etablering av autonome installasjoner som samler data kontinuerlig uten behov for menneskelig aktivitet er et viktig tiltak. Det forutsettes at installasjoner, blant annet antenner for kommunikasjon og værstasjoner kan settes opp i felt. Installasjonene kan anses å være en visuell forstyrrelse, men har liten miljøpåvirkning når det gjelder utslipp og miljøavtrykk.

### **Innspill om bruk av ny teknologi**

Med nåværende reiserestriksjoner har vi en unik mulighet både til å teste effekten av støyreduerende tiltak på dyr, og til å promotere bruk av satellitt-, drone- og fjernmålinger til forskning. SIOS jobber for øvrig allerede med sistnevnte.

Det kunne legges inn krav i regelverket om å elektrifisere innen f.eks. 5 år. Det ville gitt operatører nok tid til denne omstillingen, siden teknologien stort sett allerede finnes eller er tilnærmet klar til bruk.

### **Mulige teknologier relevante for Svalbard**

#### **Droner**

Regulering av bruk av droner er spesielt fremhevet i oppdragsbrevet til Sysselmannen og tilkjenner en bekymring knyttet til økning i bruk av ny teknologi i forhold forstyrrelse av naturmiljøet. UNIS vil understreke at bruk av droneteknologi og fjernmåling for vitenskapelig formål er et viktig utviklingstrekk i undervisning og forskning. Longyearbyen er svært godt egnet for utvikling av denne type teknologi og det er mulig å se for seg bruk av droneteknologi som vil gi oss verdifulle data og ny kunnskap i en kolonne fra dyphavet til atmosfæren. UNIS mener denne type teknologi vil være med på å minske negativ miljøpåvirkning, heller enn å øke påvirkningen.

#### **Elektriske snøscootere**

Finnes allerede med ca. 10 mil rekkevidde. Hurtigruten Svalbard tilbyr turer med elektrisk scooter og tester mulighetene for denne teknologien.

#### **Elektriske droner og helikopter for persontransport**

NORCE er involvert i en «urban air mobility» EU-søknad. Teknologien finnes, og NORCE har en prototype i Tromsø, men det mangler sertifisering. Muligheter for å bli tilgjengelig om 5 år. Stort potensial til å være et viktig fremkomstmiddel på Svalbard når det ikke er scooterføre.

### Elektriske båter

Hurtigruten og andre har allerede elektriske båter. Det finnes også elektriske ribber som kan være relevante å bruke på Svalbard i løpet av kort tid. Disse vil kunne brukes til lokalt vitenskapelig arbeid i Kongsfjorden og Isfjorden. Hybridsystem kan også være en god løsning, da man vil kunne kjøre på batterier i nærheten av fuglefjell for å redusere støy, men fremdeles ha kraften og rekkevidden av en bensinmotor.

### Effekten av de nevnte teknologiene

Mindre støy, mindre sjanse for utslipp av olje og bensin til hav og på land, mindre CO2 utslipp. Propeller på helikopter lager fremdeles støy, men det vil bli noe redusert med elektrisk drevet, sammenliknet med vanlige helikopter. Med små dronehelikopter vil støynivået være betydelig lavere enn med Super Puma. Redusert støy ville være til fordel for rein, isbjørn og fugler.

Generelt kan droneteknologi redusere behovet for å ha folk i felt. SIOS samarbeider allerede med NORCE for å levere høyoppløselige bilder tatt med droner og med Lufttransport sitt Dornier fly til brukere. Dette gir folk tilgang på data uten at de i det hele tatt behøver å reise til Svalbard. Etterhvert som kommunikasjonsteknologi forbedres vil det bli flere muligheter for virtuelt feltarbeid, hvor forskere eller teknikere som befinner seg på Svalbard kan samarbeide direkte med folk fra hele verden. Dette kan redusere antall tilreisende til Svalbard og dermed føre til redusert belastning av forskningsaktivitet.