

Supplerende spørsmål/problemstillinger til arbeidsgrupper om nytt miljøregelverk på Svalbard – April 2020

1 Oppdragsbrevet

Oppdragsbrevet fra Klima- og miljødepartementet gir en beskrivelse av formålet med endringer i miljøregelverket og konkrete endringer som skal vurderes. Brevet følger her vedlagt, for nærmere informasjon og bakgrunn for oppdraget.

Videre ber departementet direktoratene og Sysselmannen konkret å vurdere følgende:

«Nedenfor følger en liste over konkrete forslag til endringer som skal inngå i vurderingene, men listen er ikke ment å være uttømmende. Dersom direktoratene eller Sysselmannen ser også andre typer tiltak som hensiktsmessige, skal forslag til høringsnotat inneholde også slike tiltak.

Det følger av oppdragsbrevet at det skal vurderes endringer i regelverket på følgende områder:

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

2 Spørsmål til arbeidsgruppene

Arbeidet med endringer av miljøregelverket på Svalbard er omfattende og berører flere tema. For Miljødirektoratet, Riksantikvaren og sysselmannen er det viktig å få så god oversikt som mulig over omfang, type og utbredelse av dagens ferdsel og annen bruk av naturen på Svalbard. Det er derfor viktig for miljømyndighetene at lokale aktører ønsker å bidra inn i arbeidet på et tidlig stadium, slik at de endringene som foreslås blir så presise som mulig.

Sysselmannen ønsker å bygge videre på de arbeidsgruppene som er etablert i forbindelse med forvaltning- og verneplanarbeidet, og som allerede har begynt arbeidet med innspill til dette.

Det er ønskelig med innspill fra arbeidsgruppene på temaene nevnt i oppdragsbrevet og gjengitt over og gjerne så konkrete innspill som mulig.

Vi understreker at det ikke på noen måte er konkludert med nivå/omfang av framtidig ferdselsregulering. Innspillene fra arbeidsgruppene vil være svært nyttig informasjon, som så vil bli benyttet i det høringsforslaget som Miljødirektoratet sender til Klima- og miljødepartementet 1. september. Etter gjennomgangen i departementet, vil de konkrete forslagene komme på en bred offentlig høring, der alle berørte parter får anledning til å komme med innspill. Herunder også de som har deltatt i arbeidsgruppene.

2.1 Ferdsel på sjø

Avstandsbegrensning og eventuelt hastighetsbegrensninger på sjø ved fuglefjell vurderes, og vil i så fall kunne gjelde alle som ferdes på sjø.

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

Støtter begrensninger og tiltak som er faglig begrunnet, og støtter aktiv bruk av retningslinjer som forvaltningsverktøy framfor stenging av områder

Bruk av tenderfartøy til sightseeing fra moderskip er regulert i forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer av 14.1.2020 (ikraft 1.2.2020). Denne begrenser bl.a. slik ferdsel i tid og geografi. Slik aktivitet vurderes også regulert i miljøvernregelverket, da miljøhensyn også veier tungt i vurderingen av hvorvidt slik aktivitet skal tillates. Et særlig hensyn er behovet for å skjerme grunnere sjøområder nært land, som ofte er viktige økologiske funksjonsområder for sjøfugl og andre marine dyrearter.

2. 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)?

Tenderfartøy er en begrepsbruk som kan skape uklarheter i regelverk da spekteret av mindre fartøy er relativt stort. Eksempelvis er det stor forskjell på et tenderfartøy fra et stort cruiseskip kontra gummibåter som benyttes av ekspedisjonscruiseskip. Bruken av gummibåter er en vesentlig del av produktet og naturopplevelsen (og i en rett setting: naturforståelsen). Vi støtter ikke forbud, og har ikke i prosessen så langt fått presentert faglig dokumentasjon som tilsier en svart/hvitt vurdering i retning av «...miljøhensyn også veier tungt i vurderingen av hvorvidt slik aktivitet skal tillates». Vi mener dette best håndteres ved hjelp av gode rutiner og guidelines, og at seriøse og organiserte næringsaktører gis tillit og nødvendig tilgang til kompetanse i utferdigelsen av slike retningslinjer.

Bruk av undervannsbåt kan føre til forstyrrelser av marint dyreliv, og Sysselmannen har allerede fått henvendelser om slik aktivitet. Det vurderes derfor å regulere ferdsel med undervannsfartøyer, slik at dette krever tillatelse. Det kan i denne sammenhengen være aktuelt å åpne for dispensasjoner kun til bestemte formål, f.eks. forskning og overvåking.

3. Har arbeidsgruppen synspunkter på regulering av ferdsel med undervannsfartøy?

Vi støtter aktiv bruk av retningslinjer og føringer fremfor forbud. Slik sett er det fornuftig med reguleringer som hindrer eventuell ødeleggende bruk. Vi er ikke gjort kjent med dokumentasjon som tilsier at bruk av undervannsfartøy nødvendigvis er unødig forstyrrende for dyreliv. I det perspektivet ser vi ikke at det er grunnlag for å tillate slik aktivitet kun for forskning og overvåking. Det bør anerkjennes at naturopplevelse kan oppnås på mange måter, og at flere alternativer ikke nødvendigvis representerer økt forstyrrelse. Opplevelse og forståelse for dyreliv og økologi generelt er en vesentlig del av produktet for mange av reiselivsproduktene på Svalbard, og forvaltningsregimet bør i større grad være opptatt av å stimulere til at gjestene gjennom sitt besøk gjennom opplevelsene oppnår større forståelse og innsikt for natur og miljøspørsmål, snarere enn å vurdere enhver ny aktivitet som ødeleggende. I det perspektivet kan det godt være at undervannsfartøy er mer skånsomt enn andre alternativer for terrengtransport, og slikt sett kan vurderes som en ny mulighet snarere enn en ny trussel som automatisk må forbys bare fordi den er ny.

2.2 Motorferdsel på land

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

4. Har arbeidsgruppen synspunkter til etablering av skuterleder?

Slik terrenget på Svalbard er så etableres skuterleder mer eller mindre av seg selv, i hvert fall hovedferdselsårene i tilknytning til Longyearbyen og innenfor område 10. Vi klarer ikke helt å se at ferdselsmønsteret naturfaglig sett tilsier et behov for å snevre inn trafikken på definerte leder, , – eller at det skulle føre til vesentlig endringer i det etablerte ferdselsmønsteret. i hvertfall ikke innenfor område 10. Om tiltak skal innføres bør det etterstrebtes et tydeligere skille for det som defineres som tilreisende kontra fastboende og det organiserte reiselivet. Gjennom det kunne man dempet noe på ferdselsvekstfrykten samtidig som man bidrar til en tydeligere styring av tilreisende sin trafikk inn på organiserte turer. Det sikrer en mest mulig skånsom ferdsel (med kompetente guider), det medfører enn sikrere ferdsel, og det bidrar til lokal verdiskaping (såfremt man legger føringene rett)

5. Hvor bør eventuelt fastsatte skuterleder være? Ref punkt over. I tillegg er arbeidsgruppen ikke tilhenger av tanken om merkede scootertraseer slik som det praktiseres på fastlandet, merking med stikker er visuelt skjemmende, krevende å organisere og følge opp/vedlikeholde/ rydde opp, og er ikke ønsket.

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

Skuterfrie nærrområder er viktig for befolkningen, og er også viktige områder for reiselivet og de produktene som ikke er motoriserte. Det kan være at det er fornuftig med utvidelser, men detaljeringen av slikt er ikke diskutert i gruppen. Samtidig vises det til punkt 4. Selv om mandatet til arbeidsgruppen primært retter seg mot næring er

det en felles oppfatning at lokalbefolkningens behov må ivaretas når det gjelder ferdelsebehov, det må i hvertfall ikke innføres reguleringer som kan etablere fronter mellom næring og fastboende basert i oppfatninger om at reiseliv gis rettigheter i større omfang en det fastboende har. I den sammenheng mener arbeidsgruppen at fastboendetraffikken er så liten i omfang, og vekstpotensialet så marginalt, at det neppe utgjør et volum som tilsier et behov for reguleringer utover dagens regelverk.

7. Hvilke områder bør i så fall inkluderes? **Ref punkt over**
8. Bør områdene tilreisende kan ferdes med skuter begrenses, f.eks. økt krav om deltagelse i organisert turopplegg? **Ja, det kan være et godt tiltak å styre trafikken inn på mer organiserte opplegg.**
9. Har gruppa andre innspill angående motorferdsel på land
Gi erfaringer / organiserte turoperatører noen fordeler med å være lokalt etablert og organisert, og baser beslutningene på faglig funderte betraktninger og ikke på generelle oppfatninger enkelte har om motorferdsel i utmark i det volum og omfang man ser på fastlandet.

Det vurderes et generelt forbud mot motorisert ferdsel på sjøis i enkelte fjorder, men med visse unntak. Unntakene vil kunne ligne de som har gjaldt for de midlertidige reguleringene som har vært innført i perioden 2018-2020.

10. Er det forhold arbeidsgruppen mener er viktig å ta i betraktning og vurdere ved en regulering av motorisert ferdsel på fjordis?
**Arbeidsgruppen er opptatt av prinsippet om at mye kan oppnås ved kunnskap, retningslinjer og organisering, kombinert med oppsyn/tilsyn – og noe ris bak speilet i form av bøter og lignende. I det perspektivet oppfatter vi ikke mangel på regelverk nødvendigvis som den største trusselen for naturmiljøet på Svalbard, men arbeidsgruppen anerkjenner behovet for forenklinger og konsolidering i regelverket og at det kan bidra til større forutsigbarhet for alle parter.
Arbeidsgruppen er opptatt av at organiserte turer med kvalifiserte guider, ansatt i sertifiserte bedrifter (ev bedrifter innenfor en løyveordning) bør kunne gis tillit til å operere relativt fritt i terrenget så langt det er mulig, så får det heller vurderes om det skal utstedes løyver e.l som kan inndras dersom ikke ansvarlig opptreden utøves. Og som i alle forvaltningssaker : miljø & naturfaglig begrunnede tiltak er lettere å skape forståelse og aksept for enn at bruken av føre var prinsippet kontinuerlig utvides.**

2.3 Annen ferdsel på land

Ilandstigninger fra båt i verneområdene

Som følge av oppdraget vurderes det et ilandstigningsforbud i verneområdene på Svalbard, kombinert med lokaliteter eller soner som åpnes for ferdsel. Dersom en slik regulering foreslås, anser vi det som viktig å åpne for et tilstrekkelig antall lokaliteter der besøkende kan få gode opplevelser, uten at dette går på bekostning av naturverdiene. Ilandstigningslokaliteter som velges ut må ivareta behov for variasjon i opplevelseskvaliteter og ønske om å oppleve ulike deler av Svalbard. Det må også være tilstrekkelig antall lokaliteter slik at besøkende kan spre seg og at det er mulig å unngå for stort press på den enkelte lokalitet. Tilstrekkelig kunnskap om at den enkelte lokalitet vil tåle ferdsel må også foreligge.

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

Gitt en pandemiutfordring i denne perioden har ikke arbeidsgruppen hatt anledning til å gå dypt inn i detaljeringen på et slikt spørsmål, men støtter her AECO sine innspill. Generelt støttes ikke bruken av begrepet «ilandstigningsforbud» men heller benytte begrepet ferdselsforbud.

12. Er det andre hensyn som vil være viktige å ivareta ved utvelgelse av lokaliteter og/eller regulering av ferdsel på lokalitetene? **Ref kommentar over**

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

Arbeidsgruppa er tilhenger av prinsippet om at natur og miljøfaglige, dokumenterbare, vurderinger legges til grunn. I det perspektivet bør det ikke skilles på hvem eventuelle reguleringer skal gjelde for. På den annen side kan et argument være å regulere tilreisendetrafikken på en måte som i størst mulig grad sikrer kontroll, og at ferdsel gjennomføres så miljøfaglig forsvarlig som mulig. Igjen vil prinsippet om organisert reiseliv/sertifisering/løyve knyttet til «godkjente» turoperatører, være et bedre verktøy enn å jevnlig øke størrelsen på områder stengt for allmenheten.

Arbeidsgruppen anerkjenner behovet for ferdselsforbud og reguleringer av særskilt sårbare områder, og i spesielle perioder, men mener generelt at retningslinjeregler er et bedre verktøy enn stengning der det er mulig.

14. 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?

I dette arbeidet er det fra faglig hold, blant annet fra NP, vist flere eksempler på hvordan ferdsel i organiserte grupper, organisert av kompetente selskaper/guidere og ved aktiv etterfølgelse av retningslinjer, fungerer godt – og uten å forstyrre dyreliv og sårbare vegetasjon o.l unødvendig. Arbeidsgruppen mener at de prinsippene bør være fremtredende verktøy i en bærekraftig forvaltning av Svalbard.

Det vurderes at ilandstigning fortsatt skal være tillatt utenfor verneområdene, men at særlig sårbare lokaliteter må skjermes

15. Har gruppa forslag til regulering som ivaretar en lokalitets sårbarhet på samme måte som et forbud?

Ref punkt over

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

Ref punkt over

Telting og leiropphold

Telting og leiropphold, særlig i et visst antall og over en viss tid, kan føre til skade på vegetasjon og eventuelt kulturminner. Videre har man eksempler på at isbjørn aktivt søker til teltleire som står på samme sted over tid, med den økte risikoen det medfører for både mennesker og isbjørn. Det er også et siktemål er å etablere et tydeligere og mer forståelig regelverk. Det vurderes derfor å forskriftsfeste en søknadsplikt for alle telt- og leiropphold, forskriftsfeste årlig søknadsfrist for utplassering av midlertidige innretninger i tråd med dagens ordning, samt begrense området for organiserte leiropphold sommerstid.

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

Arbeidsgruppen har ikke hatt anledning til å arbeide bredt med dette temaet, men generelt støttes initiativet som gir et tydeligere og mer forståelig regelverk. Det virker

dog lite gjennomtenkt, eller alt for begrensende å forskriftsfeste en søknadsplikt for alle telt og leiropphold dersom det også skal inkludere generelle overnattinger i felt. Om det er intensjonen vil en slik begrensning være en vesentlig inngripen i muligheten til allmenn ferdsel i felt på Svalbard. I så fall er arbeidsgruppen sterk motstander av en slik regulering. Vi velger dog å tolke dette dithen at intensjonen er å regulere campaktivitet med en viss varighet, og legger det til grunn i dette innspillet. Igjen er arbeidsgruppen opptatt av at ordninger i retning av krav til operatør/lokalkunnskap og tilhørighet/retningslinjer/ løyve er bedre verktøy enn et for stramt og kvadratisk søknadsregime. Vi forstår forvaltningens ønske om en satt søknadsdato for derigjennom forenkle saksbehandling, men en slik innretning vil stenge for all fleksibilitet. Eksempelvis kan turoperatører under sesong ha behov for søknadspliktige campetableringer, uten at de nødvendigvis er har full sesongvarighet. Det samme gjelder annen feltaktivitet eksempelvis prosjektaktivitet som film/foto/forskning o.l. Denne fleksibiliteten er viktig for enkelte selskaper, og bør kunne håndteres ved å heller vurdere selskapenes erfaring/tilhørighet/løyve/organsiering. Dette gjelder også muligheter for endringer underveis i prosjekter, der føre/snøforhold o.l kan gi behov for en viss fleksibilitet. Det kan faktisk være sånn at nettopp natur og miljøfaglige vurderinger kan være årsaker til et behov for fleksibilitet, eksempelvis ved behov for flytting av camper. Igjen – dette burde ikke representere en naturfaglig utfordring så lenge operatørene vet hva de holder på med, og vet at det kan få konsekvenser om de ikke er aktsomme og følger naturfaglig baserte retningslinjer. Arbeidsgruppen kan likevel forstå at det kan være et behov for å gjøre et skille på det som kan defineres som sesongcamper – altså camper som etableres med hel sesongs varighet og selges inn som nettopp en feltcamp på linje som andre mer «faste» overnattingssteder.

16. Hvordan ser man eventuelt på felles søknadsfrister for teltleire og andre midlertidige innretninger? **Ref punkt over**
17. Har arbeidsgruppen synspunkter på hvor man kan åpne for organiserte teltleire sommerstid? **Arbeidsgruppen har ikke hatt kapasitet/ressurser/tid til å gå inn i dette detaljnivået, men prinsippet i spørsmålet bærer preg av at innstramming er målet og at den konklusjonen allerede er lagt til grunn. Realiteten slik vi oppfatter det er vel snarere at det i dag er mer eller mindre åpent for å etablere teltleire, under visse forutsetninger: Slik sett er kanskje spørsmålet heller hvilke områder myndighetene vil stenge – men vurdere om enkelte lokaliteter kan åpnes. Dette er en sak som fortjener mer utredning dersom prinsippet i spørsmålet er det som skal legges til grunn. Men igjen – utfordringen med teltleire, i de tilfeller de representerer en utfordring, burde kunne løses gjennom krav til operatør/organsiering, fremfor soneinndelinger og stramme, årlige søknadsregimer som ikke gir fleksibilitet, ikke tillit, og dermed heller ikke stimulerer til eller gir incitamenter til et kompetent og godt organisert reiseliv.**

Hundekjøring

For denne aktiviteten vurderes det å klargjøre regelverket i tråd med dagens praksis. Det innebærer at det som i dag vil være adgang til hundekjøring på snødekt og frossen mark, og på vei sommerstid. Det klargjøres tydelig i regelverket at hundekjøring ikke skal skje i terrenget sommerstid.

18. Har arbeidsgruppen synspunkter på videreføring av dagens regelverk for hundekjøring?

Arbeidsgruppen er ikke gjort kjent med hvilke utfordringer som innebærer ytterligere behov for innstramminger, men anerkjenner ønsket om at det ikke skal settes terrengspor. Det er i arbeidet Visit er i gang med uttrykt ønske/behov for en viss tilrettelegging i form av

stier e.l som kan åpne for nye muligheter både når det gjelder hundepann, sykkel, eller gående. Arbeidsgruppen anmoder om at ev regulering nå ikke legger hindringer for et slikt arbeid, et arbeid som totalt sett kan være et godt forvaltningsgrep når det gjelder tilrettelegging og styring av ferdsel i enkelte områder, kanskje spesielt i nærområdet til Longyearbyen. Dette vil også være i tråd med de overordnede målene for reiselivet på Svalbard – å legge til rette for mer bynære opplevelser.

Sykling, kiting, arrangementer

Sysselmannen får årlig henvendelser om arrangementer og andre aktiviteter også utenfor planområdene. Eksempler på aktiviteter kan være sykling, kiting, paragliding/fallskjermaktivitet etc. Dette må vurderes i lys av om dette er eller vil kunne bli miljømessig problematisk på Svalbard i fremtiden. Det er grunn til å anta at flere arrangementer søker seg til verneområdene i tiden som kommer, på grunn av kvalitetene som ligger der. Dette kan f.eks. være terrengløp til kitekonkurranser o.l. Det er behov for å føre kontroll og regulere slike aktiviteter, og det bør derfor søkes om gjennomføring av arrangementer f.eks. med over et visst antall deltakere. Det kan også være aktuelt å differensiere bestemmelsene, eksempelvis med strengere regler i verneområder. De nærmere bestemmelser om slike arrangementer bør i så fall fremgå av forvaltningsplanen for det enkelte område.

Det foreslås å fastsette at sykling i terrenget ikke er tillatt på bar og tint mark. Dette er i stor grad i samsvar med dagens praksis. Det foreslås ikke regulering av sykling på snødekt og frossen mark.

Bruk av el-sykkel faller utenfor dette, da el-sykkel er å anse som motorferdsel. Ettersom motorferdsel i terrenget er forbudt, er det i dag ikke tillatt å bruke el-sykkel i terrenget hverken på barmark eller frossen mark. Det kan vurderes om el-sykkel bør likestilles med vanlig sykkel, slik at el-sykkel også blir tillatt på snødekt og frossen mark.

Sykling er forbudt i mange av verneområdene og tilsvarende forbud vurderes i de verneområdene som ikke har et sykkelforbud i dag.

Arbeidsgruppen har ikke hatt anledning til å jobbe med detaljene i dette temaet, og har dermed ikke tilstrekkelig grunnlag for å ha sterke formeninger på nåværende tidspunkt og må heller få komme tilbake på dette senere i prosessen.

- 19. Er det synspunkter knyttet til regulering av sykling**
- 20. Er det synspunkter knyttet til regulering av kiting?**
- 21. Er det synspunkter knyttet til regulering av arrangementer?**

2.4 Andre aktiviteter

Bruk av droner

Med droner menes her fjernstyrte og ubemannede farkoster, det være seg enten de opererer i lufta på bakken, på sjø eller under vann.

Det vurderes en regulering av droner i miljøregelverket. Det vurderes unntak for bruk i forbindelse med redningsoppdrag o.l. f.eks. ved skred og ulykker. Tilsvarende vil det være behov for unntak eller en dispensasjonsbestemmelse for forskning og overvåkning.

Arbeidsgruppen har ikke hatt anledning til å jobbe med detaljene i dette temaet, og har dermed ikke tilstrekkelig grunnlag for å ha sterke formeninger på nåværende tidspunkt og må heller få komme tilbake på dette senere i prosessen

22. Er det behov for bruk av droner til andre formål enn i redningstjeneste, forskning og overvåking?
23. Vil en innstramning innebære noen negative konsekvenser; i så fall i hvilke tilfeller og for hvilke brukergrupper? Som nevnt, arbeidsgruppen har ikke hatt mulighet til å gå dypt inn i detaljeringen her, men det er åpenbart at det kan være områder innenfor reiseliv der fornuftig bruk av droner kan ha en fordel. Bransjen, eksempelvis AECO, har allerede en stram regi for bruk av droner, med et generelt forbud som utgangspunkt. Det er dog et poeng å utrede dette nærmere for det kan være tilfeller droner kan bidra til økt sikkerhet, eksempelvis kartlegging av traseer (både luft & sjø), og ved inspeksjoner o.l (sjøgående) ved skipsfart. I det ligger at det er naturlig at det etableres et regelverk for bruk, for det er i ingens interesse, hverken for naturmiljø eller folk, at dronebruk til rent fornøylesbruk utvides. Men det betyr ikke nødvendigvis at man skal stenge døra helt for nødvendig og unntaksvis bruk

3 Prosess og tidsfrister

Frist for innspill fra arbeidsgruppene settes til **1. juni 2020**. Mange av gruppene er godt i gang allerede, og Sysselmannen og Miljødirektoratet håper konkretiseringen av spørsmål i dette dokumentet vil gjøre det mulig for gruppene å komme med innspill innen fristen. Selv om vi alle er klar over og bevisste på den utfordrende situasjonen for mange av medlemmene i gruppene.

Proessen videre vil så være at Sysselmannen oppsummerer innspillene og oversender til Miljødirektoratet. Direktoratet vil så i samråd med Sysselmannen slutføre et forslag til høringsutkast til Klima- og miljødepartementet innen 1. september 2020. Deretter vil forslaget komme på en åpen høring, der alle som ønsker det kan komme med innspill og synspunkter.