

30.04.2022

Høringssvar – forslag til ny forskrift om sikkerhet i felt på Svalbard (Feltsikkerhets forskriften) og forslag til ny Svalbardmiljølov.

Vi viser høringsnotat av 31. august 2021 fra Justis og beredskapsdepartementet. Saksnummer 21-4952 og fra Klima og Miljødepartementet saksnummer 21/9496

Holder forutsetningene mål?

Det er sent ut omfattende høringsforslag basert på en vekst i turismen på Svalbard de senere år.

Det påstås et behov for ytterligere reguleringer.

Antall SAR oppdrag har falt de siste årene fra 97 totalt i 2015 til 72 i 2019. I 2022 som har vært en normal vinter dreier det seg om totalt 11 oppdrag for å bistå scooterfølger, noe som er gledelig lesning.

Vi kan ikke se at landbaserte endringer som begrenser ferdsel er påkrevd.

Vi er positive til at det ikke kan brytes is og at det stilles krav til f.eks. nødpeilesender, isbjørnbeskyttelse og satellitttelefon. Vi er positive til at cruisetrafikken skal strammes inn (selv om det ikke gjøre nok innstramming mot denne næring), dog har vi noen innspill under som vi mener ikke kan innføres.

Søknadsplikt for pendlere og andre ikke fast bosatt på Svalbard som skal bevege seg utenfor Longyearbyen tettsted:

- Dette forslag virker ganske håpløst. Eksempel- Svalbardpendlere (ikke registrert i folkeregister på Svalbard) skal søke sysselmannen for hver tur de skal ut på? Besøke en venn på Vindodden eller ta en ettermiddags- topptur på ski. Da skal vedkommende måtte planlegges 4 uker i forkant? Tilpasse vær og føre? Ordne forsikring? Samme for personer med sterke relasjoner til Svalbard som reiser mye opp og ned hver måned, men som allikevel ikke kan være folkeregistrert. Skal man for en sesong sende Sysselmannen 35 søknader i forkant for å gardere seg? Et stort antall mennesker reiser og pendler opp og ned til Svalbard og benytter seg mye av naturen. Da kan man ikke vente 4 uker på svar fra Sysselmannen.

Løsning: Dagens tuområde 10 må bestå. I tillegg kan det innføres meldeplikt(online/app), alternativt at du kan melde inn for en sesong. Plikt til å ha forsikring og inneha sikkerhetsutstyr kan innføres (på samme måte som du må ha forsikring på kjøretøy og sertifikat). Søknadsplikt må fjernes.

Forslaget til endring vil være en stor frihetsberøvelse.

Forslaget vil svekke lysten til å bo på Svalbard og lysten til å drive næringsvirksomhet på Svalbard.

Naturen er en av de største grunnene for mange nordmenn sin tilknytning til Svalbard, som igjen gir norsk bosetning og norsk eiet næringsliv på Svalbard.

Forbud mot kjøring på islagt fjorder:

Innstramming i turområde 10 er et løftebrudd

For å gi privat næringsliv generelt og reiselivsbransjen spesielt forutsigbarheten de trengte for å kunne forta investeringer med mer enn 20 års horisont ble turområde 10 etablert (det vi i dag kaller forvaltningsområdet 10), der man kunne tillate større ferdsel av turister. Større i denne forbindelse er kommersielt tilrettelagte turer ut fra de relativt begrensede antall senger som alltid har vært i Longyearbyen.

Vi tok signalene fra norske myndigheter på alvor og har siden 1994 investert for mer enn 1 milliard i Longyearbyen under forutsetning om at dette var en Svalbard-politikk som hadde et evighetsperspektiv over seg.

Forskningen som har vært gjennomført rundt dyrelivet viser at dyrene på isen ser ut til å raskt venne seg til ansvarlig scooter trafikk i motsetning til turgåere. Det er nok trolig også derfor vi nå ser betydelig mer bjørn på vestkysten enn på lenge og at isbjørn bestanden har vokst jevnt siden 1973 til tross for jevn scootertrafikk i mange år.

https://verdal.kommune.no/Global/Politikk/2016/Vedlegg/ps16_sak019_vedl7.pdf .

- Forbud mot kjøring på islagte fjorder er en Inngripende ferdselsbegrensning som vil svekke norsk bo og næringslyst på Svalbard. Fremstår som løftebrudd ved etablering av turområde 10.

Konklusjon

Presset på beredskapen og trafikken ute i terrenget rundt Longyearbyen og på Svalbard generelt har ikke har økt de siste årene slik høringen legger opp til. Det vil heller ikke bli mer trafikk i turområde 10 og andre nærliggende områder ettersom antall hotellsenger allerede er begrenset. Når man samtidig ser at det har blitt mer dyreliv på isen der scootere har ferdes på en ansvarlig måte i årtier viser det at de fjordene som er stengt bør åpnes igjen for ansvarlig bruk. Det er med andre ord ingen grunn til å innføre et inngripende regelverk.

Og til slutt

Veldig mange av endringen virker unødvendig og forutsetningen holder ikke mål.

Hvorfor tar man ikke tak i det som faktisk er problemet- regulering av cruiseturismen.

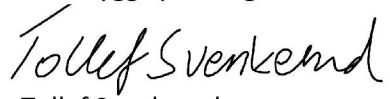
Kanskje passer endringene mer for andre typer turister fra fjernere strøk og en annen type næringsliv og et annet eierskap.

Forslaget vil svekke lysten til å bo på Svalbard og lysten til å drive næringsvirksomhet på Svalbard.

Er dette villet norsk politikk?

Mvh

Polarbygg Spitsbergen AS

A handwritten signature in black ink, reading "Tollef Svenkerud". The script is cursive and fluid, with the first name "Tollef" and last name "Svenkerud" clearly distinguishable.

Tollef Svenkerud

Styreformann (27 år på Svalbard)