

Høringsuttalelse

Vedr. forslag om midlertidig endring i motorferdselsforskriften Svalbard

Til: Sysselmannen

Fra: Audun Gjølstein, SGO-autorisert guide, advokat (H) og Svalbardentusiast

Dato: 16.02.2021

Jeg viser til høringsbrev av 26.01.2021, samt epost fra Sysselmannen med kopi av kunnskapsgrunnlaget og informasjon om tidligere reaksjoner mot overtredelser.

Jeg ha følgende kommentarer/forslag som jeg ber Sysselmannen vurdere:

1. **Vedr. prosess og saksbehandling.**

Det er uheldig at de interessene som søkes ivaretatt fremmes med som årwise gjentatte midlertidige forskriftsendringer med korte frister og begrenset høringsgrunnlag. Situasjonen i år er ikke spesiell: det er ikke forventet en økning eller høy trafikk (snarere tvert om) og problematikken med redusert is er heller ikke spesiell i år. Endringer bør da gjøres etter ordinær og skikkelig utredning og høring, ikke som gjentatte midlertidige endringer i forskriften.

Det virker også som om sysselmannens bruk av det kunnskapsgrunnlag som er innhentet fra Polarinstituttet er ensidig selektivt. Det trekkes frem hele og halve setninger som argument for ferdselsforbud, mens de deler av faktagrunnlaget som trekker i annen retning utelates.

2. **Vedr. behovet for ferdselsforbud og reaksjonsmuligheter**

Det er nødvendig å ha bestemmelser som hindrer unødig forstyrrelser av spesielt isbjørn og ringsel som næringsgrunnlag for isbjørn. Skutersesongen er sammenfallende med den tiden på året det er viktigst å unngå forstyrrelse av isbjørn og sel. Jeg er enig i dette utgangspunktet.

Samtidig er det viktig at Svalbards storslagne natur og villmark gjøres tilgjengelig for så mange som mulig, og at turistnæringen får levelige vilkår. Disse hensyn må veies mot hverandre og vektes på en rimelig måte.

Det er allerede forbudt å forstyrre isbjørn. Både i sammendraget og i høringsbrevet er det gjentatte ganger pekt på overtredelser som begrunnelse for de nye ferdselsforbud som foreslås. Likevel opplyser sysselmannen i epost av 01.02.2021 til meg følgende; «**Vinteren 2020 ble ingen overtredelser av forbudet fulgt opp med reaksjoner, og det ble kun gitt muntlige advarsler.**» Dersom en ikke har benyttet de virkemidlene er har, og følgelig heller ikke har utprøvd effekten av å benytte eksisterende virkemidler, synes det uforholdsmessig å stenge alle ute fra området. En forsiktig ferdsel, med iaktakelse på avstand, vil kunne ivareta hensynet både til dyr og mennesker.

Bjørn som ikke blir forstyrret, blir som regel ikke forstyrret. Og mennesker som forstyrrer bjørn (eller andre dyrearter) kan det reageres mot. Etter min oppfatning burde det være unødvendig med ytterligere ferdselsforbud før en har benyttet de virkemidlene sysselmannen allerede rår over.

Turistnæringen har vist evne til å opptre ansvarlig, og har ansvarsbevisste og trente guider. I høringsnotatet angis at «flere overtredelser av motorferdselsforbudet foregående år, tilskrives fastboende og ikke turister». Dersom en likevel vurderer å innføre nok et midlertidig ferdelsforbud, burde det kunne gjøres unntak for turoperatører på organiserte turer (eventuelt mot en rapporteringsplikt for ferdsel i de aktuelle områder). Det vil redusere risikoen for uønsket adferd og ferdsel som tilsynsmyndigheten ikke har oversikt over.

Det virker urimelig og uforholdsmessig å straffe en hel næring (og befolkning) for et fåtall overtredelser som sysselmannen ikke engang har funnet det opportunt å reagere mot på annen måte enn ved muntlig tilsnakk.

3. Vedr. de konkrete ferdelsbegrensninger.

- 1) Ved Van Mijenfjorden er det foreslått regulering som inkluderer følgende; «*På nordsiden av Van Mijenfjorden fra utløpet av Reindalen og til Braganzavågen er det tillatt å ferdes på kortest farbare rute langsetter land.*» Dersom en velger å stenge hele Van Mijenfjorden, bør unntaket utvides til å gjelde en ferdelsåre på nordsiden av fjorden «fra utløpet av Berzeiludalen/Camp Morton til og med Braganzavågen». Dette vil gjøre det mulig å passere Kolfjellet om det ligger is på fjorden, og derved binde samme deler av forvaltningsområde 10 som det ellers er vanskelig å benytte sammenhengende. Videre vil endringen klargjøre at en også kan passere Braganzavågen om veien langs land ikke er farbar.
- 2) Videre foreslår jeg at Fritjovhavna tas ut av området for ferdelsforbud. Motorisert ferdsel er i utgangspunktet allerede begrenset til Forvaltningsområde 10 som er en svært liten del av Svalbard. På vestkysten (hvor mangelen på fjordis er et økende problem) er det mer enn 50 breer som har brefall mot sjøen. I forvaltningsområde 10 er det kun fire slike brefall som kan besøkes. Nå er alle disse foreslått stengt, hovedsakelig av hensyn til isbjørn. Det vil skape et unødvendig trykk av turister til østkysten hvor isbjørnmøter er hyppigere enn i Fritjovhavna. Brefallet i Fritjovhavna er lite og ligger langt ute i fjorden sammenlignet med de tre øvrige (i Adolfbukta, Tempefjorden og Rindersbukta). Og det er heller ikke ofte isbjørn eller sel her. (Jeg har besøkt Fritjovhavna regelmessig på skuter i mer enn 15 år, og har aldri sett bjørn her. Det hender en sjelden gang at vi ser spor etter bjørn som kommer ut Van Mijenfjorden og går nordover langs Nordenskioldkysten, dvs. passerer Fritjovhavna.) Vi drar aldri til Fritjovhavna i håp om å se isbjørn. Derimot er det å komme nær den mektige brefronten en fantastisk naturopplevelse som det ikke vil være noen igjen av i forvaltningsområde 10 dersom alle fire brefall stenges. Fritjovhavna er ikke så viktig for isbjørn og sel at en behøver å stenge denne lille pollen langt ute i fjorden. Det innhentede faktagrunnlag fra Polarinstituttet synes heller ikke å fremheve betydningen av Fritjovhavna. I motsetning til de øvrige brefall, er dette stedet ikke ofret nevneverdig omtale i det kunnskapsgrunnlag som Sysselmannen har fått innhentet.

Audun Gjøstein