



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

**SYSSELMESTEREN
PÅ SVALBARD**

Vår dato: 02.02.2023
Vår ref: (bes oppgitt ved svar) 22/04904-1

Høringsbrev - midlertidige endringer i motorferdsselforskriften

Syssemesteren på Svalbard sender med dette på høring forslag til midlertidig endring av § 8 i forskrift om motorferdsel på Svalbard. De foreslåtte endringene omfatter ferdsel på sjøisen i Billefjorden og Tempelfjorden. Det er gjort midlertidige endringer i motorferdsselforskriften de fem siste årene, for å hindre forstyrrelse av sårbart dyreliv herunder særlig isbjørn og ringsel.

Det er vanskelig å forutse hvordan sesongen vil komme til å bli med tanke på isforhold og tilhold av isbjørn på isen. En svært mild vinter hittil tilsier imidlertid at forekomstene av sjøis vil være begrenset. Per dags dato er det ikke sjøis i de aktuelle fjordene. Det er stadig vekst i reiselivet, og det legges til grunn at det vil være høy aktivitet i områdene også denne vinteren. Syssemesteren vurderer at ferdselen vil være på nivå som vintersesongene før Covid -19, og muligens også med mer aktivitet og ferdsel.

Med høyt ferdselstrykk, og svært reduserte leveområder på sjøisen for isbjørn og sel, vurderes en regulering å være nødvendig. Syssemesteren baserer sitt forslag på eksisterende kunnskapsgrunnlag, samt erfaringer fra tidligere år. Syssemesteren understreker at det eksisterende kunnskapsgrunnlaget er tydelig på at isutbredelsen og dermed leveområdene til isbjørn og selarter er sterkt redusert. Videre foreligger faglige råd om at det bør holdes god avstand til området hvor det kan være kastehuler for ringsel, og at det ikke må kjøres mot og skremme ned ringsel som ligger og hviler på isen. Videre viser Syssemesteren til at tiltak de siste årene med å regulere ferdselen i områder på Vest-Spitsbergen for å minimere forstyrrelse, kan være av viktighet for lokale isbjørn. Særlig mødre med små unger vil være sensitive for forstyrrelse, og raskt kunne trekke seg vekk fra sjøisen når snøskutere nærmer seg.

Syssemesteren har tidligere år sendt forslag og midlertidige endringer i motorferdsselforskriften på høring, og har mottatt en rekke innspill som i hovedsak foreslår korridorer inn til brefronter, ferdsel på sjøis i gitte tidsrom, og differensiering av brukergrupper. Tilsvarende høringsinnspill er også gitt i forbindelse med endringer i svalbardmiljøloven med tilhørende forskrifter, der det er foreslått innført permanent regulering av ferdsel på sjøis. Alle forslag er vurdert, men Syssemesteren har konkludert med at flere av disse forslagene vil medføre økt ferdsel og potensiale for forstyrrelse i de



områdene Sysselmesteren søker å beskytte, og dermed vil det stride mot formålet med reguleringen. Det vurderes som lite aktuelt for Sysselmesteren å åpne opp for ferdsel inn til brefrontene.

Sysselmesteren ønsker innspill til de foreslåtte endringene. Særlig ber vi om konkrete innspill på hvordan høringspartene benytter områdene, konkrete justeringer som vurderes som nødvendig av hensyn til fremkommelighet og hva konsekvensene av de foreslåtte ferdselsrestriksjonene vil bli.

Både kart med foreslåtte ferdselsrestriksjoner og kunnskapsgrunnlag fra Norsk Polarinstitutt er vedlagt høringen.

Høringsinnspill sendes til firmapost@sysselmesteren.no.

Høringsfrist er 23. februar 2023.



Innledning

De siste fem årene har det vært innført midlertidige ferdselsrestriksjoner på Billefjorden, Tempelfjorden og for Van Mijenfjorden frem til 2021. Ferdsel på sjøisen på Van Mijenfjorden har siden 2022 vært regulert av verneforskrift for Van Mijenfjorden nasjonalpark. Forslaget om midlertidige ferdselsrestriksjoner som nå legges ut på høring, gjelder derfor kun Billefjorden og Tempelfjorden.

Bakgrunn for tidligere års reguleringer har vært mye trafikk på sjøisen på de nevnte fjordene, blant annet for å observere isbjørn som har oppholdt seg her på denne tiden av året. Denne ferdselen medfører forstyrrelse av både isbjørn og ringsel. Sjøisen på fjordene er svært viktige leveområder for isbjørn og ringsel.

Midlertidige ferdselsrestriksjoner ble innført også i 2022. Sysselmesteren opplever at de aller fleste følger reguleringen og tilpasser seg denne. Det ble imidlertid også opprettet 11 saker for overtredelse av ferdselsrestriksjonene på Billefjorden. Med stadig økende trafikk i områdene, og stadig minkende forekomst av sjøis og dermed reduksjon av leveområdene, vurderes en regulering som nødvendig også for vintersesongen 2023.

Kunnskapsgrunnlag

Sysselmesteren innhentet nytt kunnskapsgrunnlag fra Norsk Polarinstitutt (NP) i forbindelse med høring om midlertidige forskriftsendringer vinteren 2021. NP har også levert kunnskapsgrunnlag i forbindelse med forslag til endringer i svalbardmiljøloven med tilhørende forskrifter, der ferdselsrestriksjonene er foreslått innført permanent. Kunnskapsgrunnlaget ligger til grunn for vurderinger som er gjort i forkant av denne høringen.

NP har redegjort for hvilken betydning fjordisen i de aktuelle områdene har for de arter som har tilhold der, og i hvilken grad disse artene blir påvirket av blant annet motorisert ferdsel.

Om utbredelse av fjordis fremgår følgende av kunnskapsgrunnlaget: *«I løpet av det siste tiåret har det vært flere år med relativt lite havis kontra sesonger med mye. Utbredelsen er mindre enn før, isen legger seg senere og forsvinner tidligere i sesongen enn det man har observert tidligere.» Videre: «Fjordisen på vestsiden av Svalbard er sterkt redusert de siste tiårene. Mangel på snø, og at mer nedbør kommer som regn, fører til at mange ringsel ikke kan lage snøhuler på isen (kastehuler) som ungene er avhengige av, og disse fødes derfor åpent ute på isen hvor de lett blir offer for rovdyr. Svært få av disse overlever sin første vår, hvilket er negativt for rekrutteringen til ringselbestanden og vil ha ringvirkninger for dyr ellers i næringskjeden, som isbjørn.»*

NP viser videre til at Billefjorden og Tempelfjorden, i motsetning til andre fjorder på vestsiden av Spitsbergen, stort sett har en del sjøis i april og mai. Dette er derfor fortsatt viktige kasteområder for ringsel. Det følger av kunnskapsgrunnlaget at: *«ringselen er særlig sårbar for forstyrrelser i tiden medio mars-juni når den er på isen i forbindelse med kasting og hårfelling. De fleste ringselene på Svalbard får unger i starten av april. De beste kasteområdene på Svalbard er i fjorder med fastis hvor isbrebiter som har kalvet fra brefrontene har frosset fast i havisen. Rundt disse strukturene danner det seg nok snø til at ringselene kan grave ut hulene sine. For at dette skal skje må isen ha lagt seg i god tid før april for at det skal kunne samle seg nok snø. Ringselen er på plass i islagte områder fra isen legger seg tidlig på vinteren, og holder her åpne pustehull og forsvarer undervannsterritorier.»*

Ringselen har en dietid på 5-6 uker, og i denne perioden er det svært viktig å unngå unødige forstyrrelser. Fordi områder foran brefrontene er viktige kasteområder for ringsel, er de også svært viktige jaktområder for isbjørn. Dette er en periode av året der isbjørnen skal legge på seg igjen etter mange måneder med liten mattilgang. At de får i seg nok mat på denne tiden, kan være avgjørende for



overlevelse og reproduksjon. Sjøisen i nærheten av brefronter er særlig viktig for binner med årsunger, siden disse binnene har vært i hi og fastet i opp mot et halvt år, og trenger mye energi for å kunne die ungene samtidig som de skal bygge opp sine egne fettreserver.

Bakgrunnen for forslaget om midlertidige ferdselsrestriksjoner på fjordis, er å unngå unødig forstyrrelse av artene som har tilhold her på denne tiden. Om forstyrrelse av dyrelivet fremgår følgende av kunnskapsgrunnlaget: *«Forstyrrelser på fauna har ulike effekter på individ og populasjonsnivå. Direkte effekter kan komme fra personer eller fartøy (helikopter, båt, snøskuter) som nærmer seg et dyr og utløser en fluktreaksjon som medfører økt energibruk. Fordi dyr og fugler er sensitive for forstyrrelser kan de endre arealbruk hvis de opplever mye forstyrrelser i områder, og konsekvensen for populasjonen, og deretter arten, av denne effekten kan være større enn den enkelte forstyrrelsen som medførte en fluktrespons for noen individer.»*

Selv om det kan være vanskelig å nøyaktig peke på i hvilken grad ringselen i Tempelfjorden og Billefjorden reagerer på forstyrrelser fra snøskutere, skriver NP at *«likevel, særlig gitt dagens mer prekære is-situasjon for ringsel, bør man holde god avstand til områder hvor det kan være kastehuler, samt ikke kjøre mot og skremme ned ringsel som ligger og hviler på isen.»*

Hva gjelder forstyrrelse av isbjørn, fremgår følgende av kunnskapsgrunnlaget: *«Ferdse på snøskuter kan skremme isbjørn fra jaktområdene på isen allerede på langt hold, og særlig binner med unger er sensitive. Det er derimot ikke mulig å si om slik ferdsel har noen effekt på bestandsnivå slik den foregår i dag, ferdsel med helikopter kan tenkes å ha en tilsvarende effekt som skuter, men grunnet større hastighet er ofte helikoptre kortere tid i et område, og vil derfor ofte forstyrre over en tilsvarende kortere periode. Landing med helikopter kan tenkes å være til stress over litt lengre tid, men i begrenset grad om det ikke foregår i umiddelbar nærhet av bjørn. I perioder på våren hvor noen lokale fjorder har begrensede partier med sjøis (noe som er vanligere nå enn før) kan disse områdene være spesielt viktige jaktområder for isbjørn.»*

NP skriver videre at tiltak de siste årene med regulering av ferdsel på fjordene for å minimere forstyrrelser kan være av viktighet for lokale isbjørn. Det pekes særlig på at binner med små unger vil være sensitive for forstyrrelser, og raskt kunne trekke seg vekk fra sjøisen når snøskutere nærmer seg. Det vil uansett i alle tilfeller være svært individuelt når isbjørn vil reagere på forstyrrelser. Mens enkelte individer kan virke uforstyrret på svært kort avstand, kan andre reagere når en snøskuter er flere km unna.

Behovet for regulering

Både Billefjorden og Tempelfjorden representerer viktige og sårbare leveområder, samtidig som de er populære utfartsmål for både fastboende og tilreisende. Det aktuelle tidsrommet det vurderes innført ferdselsrestriksjoner, er svært viktig for isbjørnen og ringselens reproduksjon og overlevelse. Motorferdsel i de aktuelle områdene innebærer en betydelig risiko for forstyrrelse av både ringsel og isbjørn. På denne bakgrunn er det nødvendig å vurdere begrensninger av motorferdsel i disse områdene. I tillegg til fastboende, er reiselivsnæringen brukere av de aktuelle områdene i forbindelse med skuterturer. Det blir mindre og mindre sjøis, og dermed begrenses også leveområdene til disse isavhengige artene. Det er av stor betydning å sikre de gjenværende områdene.

Hjemmelsgrunnlag

Hovedregelen etter motorferdselsforskriften følger av § 7, og oppstiller et forbud mot ferdsel med motorisert kjøretøy på islagte sjøområder. Det åpnes for visse unntak i § 8, der det fremgår at snøskuter og beltebil kan benyttes i nærmere angitte områder. Etter bestemmelsens tredje ledd fremgår at disse unntakene også gjelder tilliggende sjøområder, med visse unntak.



Forskriften § 10 åpner for å gjøre midlertidige endringer i §§ 8 og 9 «når det anses nødvendig for å beskytte dyrelivet eller naturmiljøet for øvrig. Svalbardmiljølovens bestemmelser §§ 7, 8, 73, 79 og 81 må vektlegges i denne sammenheng. Herunder må det tas hensyn til den samlede belastning som naturmiljøet utsettes for, det må legges til grunn at ferdsel ikke skal føre til unødig forstyrrelse av dyrelivet, og motorferdsel skal reguleres ut fra et samfunnsmessig helhetshensyn med sikte på vern om Svalbards naturmiljø. Førre-var prinsippet skal legges til grunn.

Forslagets innhold

Den midlertidige forskriftendringen vil omfatte ferdsel på sjøis i to ulike områder. Det legges opp til at det kun er tillatt å krysse på «korteste farbare rute» i disse områdene. Dette unntaket skal hindre at en stenger sjøisen som nødvendig transportåre. Det vil i utgangspunktet ikke være tillatt å stoppe under kryssingen. Unntak gjelder likevel for nødvendige sikkerhetsstopp. De foreslåtte endringer fremgår av vedlagte kart, der det også er markert hvilke områder som kan krysses på korteste farbare rute.

Billefjorden

Foreslåtte endringer fremkommer av vedlagte kart C. Ferdelsforbudet gjelder Billefjorden, inkludert Mimerbukta, Adolfbukta og Petuniabukta. Det er tillatt å krysse på islagte områder i Billefjorden på korteste farbare rute mellom Nordenskiöldbreen og Pyramiden, samt mellom Pyramiden og nord-østre del av Petuniabukta, slik det fremgår av kartet.

Tempelfjorden

Foreslåtte endringer fremkommer av vedlagte kart D. Ferdsel med motorkjøretøy vil ikke være tillatt innenfor en rett linje mellom utløpet av Murdochelva og Kapp Schoultz. Utenfor dette er det tillatt å krysse islagte områder på korteste farbare rute.

Konsekvenser av forslaget

Sysselmesteren har vurdert forslagens konsekvenser for både fastboende og reiselivsnæringen, som er brukere av de aktuelle områdene. Det er ønskelig at høringen bidrar til å avdekke konsekvenser av reguleringen som ikke er nevnt her.

Konsekvenser for fastboende

Pyramiden i Billefjorden er et vanlig turmål fra Longyearbyen om vinteren, særlig når det ligger is på Tempelfjorden og Billefjorden. Motorferdsel til Pyramiden med snøskuter går hovedsakelig via fjordisen i Billefjorden og Tempelfjorden, og det er derfor foreslått at isen kan krysses på korteste farbare rute i disse fjordene.

Både Ny-Ålesund og nordlige deler av Spitsbergen er turmål for en del fastboende fra Longyearbyen om vinteren, og en vanlig rute nordover går via Tempel- og Billefjorden når det er sjøis. Med tillatt kryssing på korteste farbare rute over fjorden, vil det fortsatt være mulig å kjøre denne ruten selv om ferdselsrestriksjoner blir innført.

I Billefjorden er det i hovedsak to hytter som brukes av fastboende på vinteren; Skottehytta i Petuniabukta og Røde Kors-hytta i Brucebyen. Røde Kors-hytta kan nås ved å kjøre i den foreslåtte korridoren over til Pyramiden, hvor det vil bli tillatt å krysse på korteste farbare rute og deretter inn på land. Skottehytta kan nås ved å kjøre i den foreslåtte korridoren på vestsiden av Petuniabukta mellom Pyramiden og den polsk/tsjekkiske forskningsstasjonen, og deretter kjøre på land rundt Petuniabukta.

Fastboendes ferdsel til hytter i Bjonahamna i Tempelfjorden vil være mulig ved å krysse isen over Tempelfjorden på korteste farbare rute.



Begrensningen for fastboende ligger derfor primært i at de ikke kan ferdes motorisert på sjøisen i de aktuelle fjordene for seljakt, ferdselens og opplevelsens skyld, og at kjøreruta til egen eller andres hytte kan bli noe annerledes enn tidligere. Gitt det lovpålagte formål som søkes ivaretatt (beskyttelse av dyrelivet) kan dette etter Sysselmesterens vurdering ikke betraktes som en uforholdsmessig stor inngripen.

Konsekvenser for individuelle tilreisende

Pyramiden er et populært reisemål for individuelle tilreisende. Ferdselsrestriksjonene vil ikke ha betydning for transport til Pyramiden, da det vil være tillatt å krysse isen i Tempelfjorden og Billefjorden på korteste farbare rute. Også for de individuelle tilreisende ligger begrensningen i at det ikke vil være mulig med ferdsel på sjøis og inn til brefronter mv. for ferdselens og opplevelsens skyld. Gitt det lovpålagte formål som søkes ivaretatt (beskyttelse av dyrelivet) kan heller ikke dette betraktes som en uforholdsmessig inngripen slik vi ser det. Brefronter vil for øvrig kunne iakttas fra utkikkspunkter på land.

Konsekvenser for reiseliv

Pyramiden er et populært reisemål for turister. Ferdselsrestriksjonene vil ikke ha betydning for transport til og fra Pyramiden da det vil være tillatt å krysse isen i Tempelfjorden og Billefjorden på korteste farbare rute. Som for både fastboende og individuelt tilreisende, ligger begrensningen i at reisefølget ikke kan ferdes på sjøis og inn til brefronter mv. for ferdselens og opplevelsens skyld. Det lovpålagte formål og forholdsmessigheten vurderes på samme måte som ovenfor. Brefronter mv. vil være synlige fra utkikkspunkter på land. Basecamp sin næringshytte ved Nordenskiöldbreen vil bli berørt av ferdselsrestriksjonene. Motorferdselsforskriften gir imidlertid hjemmel til å dispensere fra ferdselsrestriksjonene etter en konkret vurdering av risikoen for miljøulemper.

Forslag til forskriftstekst

Forslag til ny forskriftstekst i § 8 (midlertidige endringer i rødt):

§ 8 nytt fjerde ledd skal lyde:

På islagte sjøområder i Billefjorden, Petuniabukta og Adolfbukta, er det forbud mot ferdsel med motorkjøretøy frem til 1. juni 2023. Det er tillatt å krysse islagte områder i Billefjorden med beltemotorsykkkel (snøskuter) på korteste farbare rute mellom Nordenskiöldbreen og Pyramiden og utenfor dette, mellom Pyramiden og utløpet av Hørbyedal samt mellom utløpet av Hørbyedal og Ebbahytta, vist på kart C. Ved kryssing av islagte sjøområder i tråd med denne bestemmelsen er det kun tillatt med nødvendige sikkerhetsstopp.

§ 8 nytt femte ledd skal lyde: På islagte sjøområder i Tempelfjorden, innenfor en rett linje mellom utløpet av Murdochelva og Kapp Schoultz, er det forbud mot ferdsel med motorkjøretøy frem til 1. juni 2023, vist på kart D. Utenfor dette området er det tillatt å krysse islagte områder i Tempelfjorden med beltemotorsykkkel (snøskuter) på korteste farbare rute. Ved kryssing av islagte sjøområder i tråd med denne bestemmelsen er det kun tillatt med nødvendige sikkerhetsstopp.

§ 8 nytt sjettede ledd skal lyde: Kart A er datert Miljøverndepartementet, juni 2002. Kart B er datert Klima og miljødepartementet desember 2016. Kartene finnes i original hos Sysselmesteren på Svalbard, hos Miljødirektoratet og i Klima og miljødepartementet. **Kart C og kart D er datert Sysselmesteren på Svalbard januar 2023, og finnes i original hos Sysselmesteren.**

Med hilsen



Kristin Heggelund
miljøvernssjef

Linda Karlstad
juridisk rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskreven signatur

Mottakere:

Longyearbyen lokalstyre
Basecamp Explorer Spitsbergen
Longyearbyen Jeger og Fiskeforening
Universitetssenteret på Svalbard UNIS
Norsk Polarinstitutt
Visit Svalbard AS
Trust Arktikugol Moskva
Svalbard Science Forum
Svalbard Fangst
Longyearbyen Røde Kors Hjelpkorps
To-Takteren

Kopimottakere:

Klima- og miljødepartementet
Miljødirektoratet

Vedlegg:

Faglig uttalelse Norsk Polarinstitutt
Kart C Billefjorden
Kart D Tempelfjorden