|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | |  |  |
| Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor. | |  |  |
|  | |  |  |
|  | |  | |
|  | |  |  |
|  |  |  |  |
| *Vår dato:* | *Vår ref:(bes oppgitt ved svar)* |  |  |
| 07.02.2024 | 23/03830-2 |  |  |

Høringsbrev - midlertidig endring i motorferdselforskriften § 8

Sysselmesteren 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, Tempelfjorden og Dicksonfjorden. Det er de seks siste årene gjort endringer i motorferdselforskriften for å beskytte leveområdene til isavhengige arter slik som ringsel og isbjørn. Sjøisen er stadig minkende, med den konsekvens at leveområdene også reduseres. Det er av stor viktighet at de isavhengige artene kan benytte de resterende leveområdene uten unødig forstyrrelser.

Det har allerede lagt seg godt med is i de nevnte fjordene. Både fastboende, forskere, reiseliv og andre benytter de aktuelle fjordene vinterstid. Det er grunn til å tro at ferdselen vil være tilsvarende som tidligere år. I 2024 foreslås det også å innføre ferdselsforbud for tilreisende på Dicksonfjorden. Bakgrunn for dette er at også Dicksonfjorden er et viktig leveområde for isavhengige arter, og isen legger seg gjerne tidlig i denne fjorden. Samtidig er det en del aktivitet i området, blant annet i forbindelse med reiseliv og filmproduksjon. Hensynet til beskyttelse gjør seg gjeldende i dette området. Samtidig ligger Dicksonfjorden helt i ytterkanten av området som er åpent for motorisert ferdsel for tilreisende.

I forbindelse med forslaget har Sysselmesteren lagt til grunn faglig grunnlag utarbeidet av Norsk Polarinstitutt (NP), senest oppdatert i 2021. Særlig viktig å fremheve fra kunnskapsgrunnlaget til NP, er at isutbredelsen, og dermed også leveområdene til isbjørn og selarter, er sterkt redusert. De faglige rådene er videre tydelige på 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. Kunnskapsgrunnlaget fra NP, sammenholdt med de raske klimaendringene, det vedvarende ferdselstrykket i området samt føre-var-prinsippet i svalbardmiljøloven, tilsier at en regulering av ferdselen i områdene er nødvendig.

Sysselmesteren har også tidligere år sendt forslag om midlertidige endringer i motorferdselforskriften på høring. Vi har da mottatt en rekke innspill som i hovedsak foreslår korridorer inn til brefronter, ferdsel på sjøis i bestemte tidsrom, og differensiering av brukergrupper. Tilsvarende høringsinnspill er også mottatt i forbindelse med foreslåtte endringer i svalbardmiljøloven med tilhørende forskrifter, der det ble foreslått at ferdselsrestriksjonene gjøres permanente. Alle høringsinnspill vurderes. Tidligere år har Sysselmesteren likevel konkludert med at de mottatte forslagene ikke tilstrekkelig har sikret beskyttelse av de isavhengige artene. Forslagene har blant annet omhandlet ferdsel inn mot brefrontene, som er de områdene Sysselmesteren har søkt å beskytte gjennom forskriftsendringene. Man har vurdert at en slik åpning vil stride mot formålet med reguleringene.

Sysselmesteren ønsker likevel høringsinnspill til de foreslåtte endringene. Særlig er det ønskelig med konkrete innspill på hvordan høringspartene benytter områdene, konkrete justeringer som vurderes som nødvendige av hensyn til fremkommelighet, og som i størst mulig grad er i tråd med de hensyn og formål som ligger bak reguleringen. Sysselmesteren ønsker også konkrete tilbakemeldinger på hva konsekvensene av de foreslåtte endringene vil bli.

I dette brevet følger Sysselmesterens nærmere vurdering av behovet for ferdselsrestriksjoner samt foreslått midlertidig endring i forskriftstekst. Vedlagt er også kunnskapsgrunnlaget til Norsk Polarinstitutt, samt kart som viser de foreslåtte ferdselsrestriksjoner.

Høringsinnspill sendes til [firmapost@sysselmesteren.no](mailto:firmapost@sysselmesteren.no).

Høringsfrist er 23. februar 2024.

Med hilsen

|  |  |
| --- | --- |
| Lars Fause |  |
| sysselmester | 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  
Longyearbyen Røde Kors Hjelpekorps  
To-Takteren

**Kopimottakere:**

Klima- og miljødepartementet  
Miljødirektoratet

**Innledning**

De siste seks årene har det vært innført midlertidige ferdselsrestriksjoner på sjøisen i Billefjorden, Tempelfjorden, og på Van Mijenfjorden frem til 2021. Ferdsel på sjøisen på Van Mijenfjorden har siden 2022 vært regulert i verneforskrift for Van Mijenfjorden nasjonalpark. Forslaget som legges ut på høring for 2024 gjelder Tempelfjorden, Billefjorden og Dicksonfjorden. Grunnen til at det er foreslått å også regulere ferdselen på Dicksonfjorden, er at det også her er aktivitet med risiko for forstyrrelse av isbjørn og ringsel. De foreslåtte reguleringer på Dicksonfjorden gjelder kun tilreisende.

Bakgrunn for reguleringen er sammensatt. Isen på fjordene på Svalbard er svært viktige leveområder for isbjørn og ringsel. I perioden mars til juni er områdene særlig viktige. Samtidig er det en betydelig reduksjon i sjøisen, og dermed også reduksjon i viktige leveområder for disse artene. Dette har blant annet sammenheng med de raske klimaendringene på Svalbard. Den sårbare perioden er sammenfallende med den perioden på vinteren med mest motorferdsel i de samme områdene. Denne ferdselen medfører forstyrrelse for både isbjørn og ringsel.

Sysselmesteren opplever at de aller fleste overholder regelverket og tilpasser seg de midlertidige reguleringene av ferdsel på sjøis. I 2023 var det ingen overtredelser av regelverket. Med stadig trafikk i områdene, og minkende forekomster av sjøis og dermed også reduksjon av leveområdene til isavhengige arter, vurderes det nødvendig å regulere ferdselen også i vintersesongen 2024.

**Kunnskapsgrunnlag**

Sysselmesteren innhentet oppdatert kunnskapsgrunnlag fra Norsk Polarinstitutt (NP) i forbindelse med høring om midlertidige forskriftsendringer vinteren 2021. NP er også gitt anledning til å komme med oppdatert kunnskapsgrunnlag i 2024, men det er ikke kommet noen tilbakemelding på denne forespørselen. Kunnskapsgrunnlaget fra 2021 ligger til grunn for de vurderinger som er gjort i forkant av denne høringen.

NP har i kunnskapsgrunnlaget 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 det av kunnskapsgrunnlaget at «*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. Disse områdene 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 brefronter 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 der 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 hos noen individer.»*

Selv om det kan være vanskelig å nøyaktig peke på i hvilken grad ringselen i de aktuelle fjordene reagerer på forstyrrelse 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.»*

Om forstyrrelse av isbjørn, står det i kunnskapsgrunnlaget at: *«Ferdsel 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 perioden på våren hvor noen lokale fjorder har begrensede perioder med sjøis (noe som er vanligere nå enn før) kan disse områdene være spesielt viktige jaktområder.»*

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 under 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 kilometer unna.

**Sysselmesterens vurdering av behov for regulering**

Sjøisen på vestsiden av Spitsbergen representerer viktige og sårbare leveområder, samtidig som de er populære utfartsmål både for fastboende, reiselivet og forskere. Tidsrommet der restriksjonene vurderes innført, 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.

**Hjemmelsgrunnlag**

Hovedregelen etter motorferdselforskriften følger av § 7, og oppstiller et forbud mot ferdsel med motoriserte 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.

Motorferdselforskriften § 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 helhetssyn med sikte på vern om Svalbards naturmiljø. Føre-var-prinsippet skal legges til grunn.

**Forslagets innhold**

Den midlertidige forskriftsendringen vil omfatte ferdsel på sjøis i tre ulike områder. Det legges opp til at det kun er tillatt å krysse på «korteste farbare rute» i Tempelfjorden og Billefjorden, mens det foreslås et forbud mot ferdsel for tilreisende i Dicksonfjorden.

Unntak for kryssing på korteste farbare rute i Billefjorden og Tempelfjorden, skal sørge for at man ikke stenger sjøisen som nødvendig transportåre. Under kryssing av fjordene er det kun tillatt med nødvendige sikkerhetsstopp. De foreslåtte reguleringene fremgår av vedlagte kart C, D og E, der det er markert hvilke områder som kan benyttes til kryssing.

**Konsekvenser av forslaget**

Sysselmesteren har vurdert forslagets konsekvenser for både fastboende og reiselivsnæringen, som er brukere av de aktuelle områdene. Det er videre ønskelig at høringen bidrar til å avdekke konsekvenser av reguleringen som ikke er nevnt her, og Sysselmesteren oppfordrer derfor med dette høringsinstansene til å belyse disse.

Konsekvenser for fastboende

Sysselmesteren har åpnet ferdselskorridorer på de foreslåtte fjordene slik at det skal være mulig for fastboende å komme seg til ulike turmål, herunder blant annet Ny-Ålesund og nordlige deler av Spitsbergen. Det samme gjelder tilkomst til ulike hytter, blant annet i Bjonahamna, Petuniabukta, Brucebyen mv. Fastboende kan for øvrig benytte Dicksonfjorden som normalt.

Begrensninger for fastboende ligger 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 og potensielt lengre 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

Tilreisende vil på linje med fastboende fortsatt ha mulighet til å krysse fjordene på korteste farbare rute. Også for disse vil begrensningen ligge i at det ikke lenger vil være mulig med ferdsel på sjøis inn til brefronter mv. for ferdselens og opplevelsens skyld. Brefronter vil for øvrig kunne iakttas fra utkikkspunkter på land.

Konsekvenser for reiseliv

Også for reiselivsbedrifter vil det være mulig å krysse isen i både Tempelfjorden og Billefjorden på korteste farbare rute. Gitt at kundegruppen stort sett er tilreisende, vil reiselivets bruk av Dicksonfjorden være begrenset.

Basecamp Explorer har en næringshytte liggende ved Nordenskiöldbreen. Tilkomst til denne vil kreve ferdsel i område som foreslås stengt for ferdsel. Motorferdselforskriften åpner imidlertid opp for å dispensere fra forbudet, etter en konkret vurdering av risikoen for miljøulemper. Det er gitt dispensasjoner for ferdsel inn til hytta tidligere sesonger.

**Forslag til ny 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 2024. Det er tillatt å krysse islagte områder i Billefjorden med

beltemotorsykkel (snøskuter) på korteste farbare rute mellom Nordenskiöldbreen og Pyramiden og

utenfor dette, mellom Pyramiden og utløpet av Hørbyedalen samt mellom utløpet av Hørbyedalen 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 2024, vist på kart D. Utenfor dette området er det tillatt å krysse islagte områder i Tempelfjorden med beltemotorsykkel (snøskuter) på korteste farbare rute. Ved kryssing av islagte sjøområder i tråd med denne bestemmelsen er det kun tillatt med nødvendige sikkerhetsstopp.

§ 8 nytt sjette ledd skal lyde:

Det er forbudt for tilreisende med ferdsel med motorkjøretøy frem til 1. juni på islagte sjøområder i Dicksonfjorden.

§ 8 nytt syvende 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, kart D og kart E er datert Sysselmesteren på Svalbard januar 2024, og finnes i original hos Sysselmesteren.

**Vedlegg:**

Faglig uttalelse Norsk Polarinstitutt (2)  
Billefjorden 2024  
Dicksonfjorden 2024  
Tempelfjorden 2024