



Miljødirektoratet
Postboks 5672 Sluppen
7485 TRONDHEIM

Deres ref.:

Vår ref.:
2021/202

Saksbehandler
Therese Sigurdson

Dato
29.04.2022

Høringsuttalelse til endringer i svalbardmiljøloven og tilhørende forskrifter om naturvernområder, motorferdsel, leiropphold og om områdefredning og ferdselsregulering i Virgohamna

Norsk Polarinstittutt (NP) viser til brev fra Miljødirektoratet (MDIR) datert 3.9.2021, deres ref. 2021/9496, samt informasjon om utsettelse av høringsfrist til 1.5.2022.

NP er kunnskapsleverandør og rådgiver for forvaltningen når det gjelder polare miljøspørsmål. I henhold til instituttets instruks skal vi blant annet bidra til å ivareta miljømålene for Svalbard. NP er også en sentral aktør med ansvar for miljøovervåking, topografisk kartlegging og forvaltningsrettet forskning i polarområdene, inkludert Svalbard. NP er videre det offisielle organet for vedtak om stedsnavn i norske polarområder. NP har også et særskilt ansvar som vertskap i Ny-Ålesund.

I arbeidet med miljøregelverket har NP levert kunnskapsgrunnlag og gitt innspill i møter i løpet av 2020 under utarbeidelse av forslag til nytt miljøregelverk. På bakgrunn av våre roller som rådgiver og aktør gir vi nå innspill til høringen.

Bakgrunn

I høringsbrevet fra MDIR 3.9.2021 fremgår det at forslag til endringer i miljøregelverket på Svalbard sendes ut på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet (KLD). Det foreslås nye regler om ferdsel i naturen. Formålet med endringene er å redusere den samlede påvirkningen fra ferdsel, slik at den sårbare villmarksnaturen og kulturminnene på Svalbard ivaretas i samsvar med miljømålene som er fastsatt i Meld. St. 32 (2015-2016) og svalbardmiljølovens formålsbestemmelse.

Den største driveren for endringer i arktiske økosystemer i dag er klimaendringer, med en temperaturøkning som går dobbelt så raskt i Arktis som den gjennomsnittlige globale oppvarmingen. Det siste ti-året har det samtidig skjedd en stor økning i antall turister på Svalbard, særlig i form av sjøbasert turisme. Miljøregelverket på Svalbard ble utviklet i en tid da både klimaendringer og ferdselen på Svalbard var på et annet nivå, og det er behov for å endre miljøregelverket for å sikre en utvikling i tråd med miljømålene. NP støtter at det nå gjøres en oppdatering av regelverket.

I arbeidet med endring av miljøregelverket på Svalbard fikk NP i oppdrag på tildelingsbrevet fra KLD for 2020 å:

«Utarbeide rapporter med kunnskap om effekten på miljøet av ferdsel og annen menneskelig aktivitet på Svalbard, som miljøforvaltningen trenger i arbeidet med å følge opp regjeringens arbeid med reiseliv på Svalbard. Departementet kommer tilbake til en nærmere presisering av oppdrag».

I oppdragsbrev fra KLD den 14.2.2020 ble oppdraget presisert med en utarbeidelse av et høringsnotat vedrørende endringer i miljøregelverket på Svalbard. Arbeidet ble ledet av MDIR, hvor



Riksantikvaren (RA), Sysselmesteren (SMS) og NP deltok. NP sin rolle i arbeidet var å levere kunnskapsgrunnlag om miljøbelastningen av cruisetrafikk, annen ferdsel og menneskelig aktivitet på Svalbard. Kunnskap om den samlede effekten av ferdsel og om økt sårbarhet på grunn av klimaendringer skulle sammenstilles. Videre skulle NP gi innspill til utkast der det var naturlig for instituttet.

Det fremgikk videre av oppdragsbrevet at prinsippene om samlet belastning og føre var, i tråd med svalbardmiljøloven skulle være sentrale i vurderingene, både i lys av fastsatte miljømål og for å bevare den nær upåvirkede villmarksnaturen. Regelverket skal være enkelt å forstå for brukerne, enkelt å håndheve og ikke være ressurskrevende for SMS å føre tilsyn med. Departementet så også behov for en ensartet begrepsbruk både i lov og forskrift. Det skulle også vurderes ulike toleransegrenser for ulike typer verneområder og vernekategorier, samt nærhet til lokalsamfunn eller villmarken ellers. De konkrete forslagene som ble bedt vurdert var endringer for å styrke beskyttelsen mot miljøbelastninger som vegetasjonsslitasje, forringelse av kulturminner, forstyrrelse av dyreliv, risiko for innførsel av fremmede arter osv.

NP leverte våren og sommeren 2020 faglige notater om effekter av ferdsel, i hovedsak på dyr. Kartfiler var en del av leveransen til MDIR. NP leverte følgende notater i tidsrommet 25.3.2020 til 3.7.2020, og i oktober 2020 ble notatene sendt samlet som svar på oppdraget fra KLD:

1. Notat om bruk av undervannsdroner og miniubåter og forstyrrelseseffekter på dyrelivet, samt omfang av dronebruk og effekter av droner (RPAS)
2. Notat om kunnskapssammenstilling av forstyrrelseseffekter av ferdsel på dyrelivet på Svalbard
3. Notat om effekter av økning i ferdselsformer som terrengsykling, el-sykling, sail and ski og bruk av kite
4. Notat om isen som økologisk funksjonsområde
5. Notat om avstandsregulering for isbjørn samt avstandsbegrensning og fartsregulering ved fuglefjell

Høringsforslaget fra Miljødirektoratet

I høringsbrevet fra MDIR datert 3.9.2021 fremgår bakgrunn for oppdraget med miljøregelverket, oversikt over hovedkapitlene i høringsnotatet på 84 sider med vedlegg, oversikt over høringsforslagene og konsekvenser av forslagene.

NP anerkjenner behovet for endring av miljøregelverket for å redusere den samlede belastningen på økosystemene på Svalbard. Klimaendringene på Svalbard skjer i høyt tempo og det er behov for å redusere andre påvirkningsfaktorer for å bevare det biologiske mangfoldet. Oppgaven som ble gitt av departementet i 2020 var en stor og kompleks oppgave, og prosessen har gått raskt frem til høringsforslaget ble fremlagt i september 2021. Høringsnotatet med forslag til nye lov- og forskriftsendringer er omfattende og har mange detaljer som i stor grad presenteres på en god måte.

Klima er den største driveren for endringer i de arktiske økosystemene. Dette er viktig å ikke tape av syne fremover. I arbeidet med vurderingen av økologisk tilstand for arktisk tundra er hovedkonklusjonene fra 2021 at arktiske tundraøkosystemer i Norge har opplevd betydelige endringer i de abiotiske forholdene siden den klimatiske referanseperioden (1961–1990). Endringene er tydelige og vises gjennom økende temperaturer, lengere vekstsesong, kortere sesong med snø og oppvarming og tining av permafrost. Foreløpig er de økologiske konsekvensene for økosystemene begrensede, og tydeligst for naturmangfold som har sterkest kobling til klima som påvirkningsfaktor. Fagpanelet konkluderte med at norske arktiske tundraøkosystemer er i god tilstand og fundamentale økologiske strukturer og funksjoner er i hovedsak fortsatt ivarett på tross av store abiotiske endringer. Samtidig er det avvik fra referansetilstanden for biotiske økosystemegenskaper og det bør ses som et varsel om at større endringer er på gang (Pedersen m.fl. 2021).

Ferdselen, i hovedsak i form av cruisebasert turisme har økt betydelig i årene før koronapandemien. Det er grunn til å tro at denne turismen vil øke igjen etter pandemien. Miljømålene for Svalbard er



svært høye ved at omfanget av villmarkspregede områder på Svalbard skal holdes ved lag, og naturmangfoldet bevares tilnærmet upåvirket av lokal aktivitet. Naturmangfoldet påvirkes av mange ulike faktorer, med klimaendringer som den største driveren. Andre faktorer er bl.a. ferdsel, miljøgifter, plastforurensning, fremmede arter og høsting. Vi har i dag noe kunnskap om effekter av ulike påvirkningsfaktorer, men det er få vitenskapelige studier på Svalbard av effekter av menneskelig påvirkning, inkludert ferdsel. Det er videre enda færre studier på samlet belastning av de ulike påvirkningsfaktorene. Det er svært få studier som sier noe om effekter av ferdsel på bestandsnivå.

Vi støtter derfor at forvaltningen bruker føre-var-prinsippet for å ivareta naturmangfoldet på Svalbard, og ser behovet for en innstramning i regelverket for å redusere påvirkning på naturmangfoldet på Svalbard. Videre er vi opptatt av at forvaltningen er adaptiv, og kan gjøre tilpasninger og endringer basert på ny kunnskap. Dette er særlig viktig for naturen på Svalbard der klimaendringene skjer så raskt, og behovet for endret forvaltning kan bli aktuell for å ivareta natur.

NP støtter også vurderingen av at det skal være mer omfattende reguleringer i verneområder enn utenfor, og vi støtter at det skal være ulike regler for fastboende og tilreisende, samt individuelt reisende, personer i tilknytning til turistvirksomhet og forskere.

Regelverksendringene skulle først og fremst begrense ferdselen fra den økende turistvirksomheten på Svalbard. I høringsforslaget begrenses forskningsaktiviteten også i stor grad, men det gis mulighet til å søke om unntak. I oppdragsbrevet fra KLD 14.2.2020 fremgikk det at regelverket skulle være enkelt å håndheve og ikke være for ressurskrevende for SMS å føre tilsyn med. Hvis NP må søke om unntak for sin forskningsvirksomhet etter alle disse begrensende bestemmelsene, er det grunn til å tro at dette vil medføre økt ressursbruk for både SMS og NP.

Høringsdokumenter

Høringsnotatet er et sentralt dokument for å forstå forslag til nytt miljøregelverk og konsekvenser av endringer for berørte parter. Det kunne derfor med fordel vært strukturert ytterligere med tanke på hva som er dagens regelverk og hva som foreslås som endringer, inkludert layout (f.eks. kapittel 2.2 på s. 7 med oversikt over høringsforslagene). Det er videre en rekke skrivefeil, og en del fakta som burde vært sjekket ut. Videre er det varierende grad av kildehenvisninger.

Vi registrerer at det er en del feil i høringsdokumentet, for eksempel vises det på s. 15 til undersøkelser knyttet til storkobbe. Det er feil art det refereres til disse undersøkelsene her, da det er steinkobbe som omtales. På s. 18 er det en diskusjon om hvithvaler. Informasjonen om rødlisteklassifisering av hvithval som DD (datamangel) er utdatert. NP har publisert undersøkelsesdata, og denne nye informasjonen inngikk i notat om effekter av ferdsel våren 2020. Videre burde informasjon om denne hvithvalbestanden, som er svært liten og som har blitt drastisk redusert ved fangst, inkluderes i dokumentet de steder der grønlandshval og hvalross er nevnt som å ha blitt redusert av fangst.

På s. 63 refereres det til primosdatasettet og verdisetting basert på antall fugl: «I tillegg foreslås fartsbegrensningen innført i forbindelse med Diabasodden og Ossian Sars (som tilsvarer verdikategori 2 med mer enn 50 000 fugler)». Nyere tall viser at det nå er mindre enn 50 000 fugler som bruker disse to koloniene (SEAPOP). På samme side bør «Pilarberget» erstattes med «Alkefjellet» for å være konsekvent.

I høringsnotatet fremgår det at forstyrrelse kan være så mangt, og er helt avhengig av art, type påvirkning, sesong, etc. Det kunne videre vært diskutert hvilket nivå man skal legge seg på, det vil si om vi ikke skal tillate forstyrrelser i det hele tatt eller skal vi først og fremst fokusere på å unngå forstyrrelser med mulig effekt på bestandsnivå. Dette kunne vært diskutert selv om vi slutter oss til en streng føre-var-holdning, ikke minst fordi studier rundt effekter på bestandsnivå er utfordrende å gjennomføre.

Oppdatert rødlistestatus for flere arter

Rødlista for arter ble oppdatert i 2021 og publisert i slutten av november 2021 (Artsdatabanken, 2021), etter at høringsnotatet var utsendt. Det er flere arter som har fått endret rødlistestatus siden 2015. Følgende fuglearter har fått endret status i forbindelse med revidering av rødlista i 2021 (Artsdatabanken, 2021):

Svartbak (*Larus marinus*) har fått oppgradert kategori fra livskraftig (LC) til nær truet (NT). Arten ble vurdert til kategori sårbar (VU) basert på kriteriet D1 (250-1000 reproduserende individer), og ble nedgradert til nær truet (NT) som følge av en gradvis økende forekomst på Svalbard, og betydelige bestander i naboland.

Polarsnipe (*Calidris canutus*) har fått nedgradert kategori fra sterkt truet (EN) til sårbar (VU). Arten ble vurdert til kategori sterkt truet (EN) basert på kriteriet D1 (50-250 reproduserende individer), og ble nedgradert til sårbar (VU) på grunn av den store bestanden på Grønland. Endringen fra rødlista i 2015, skyldes nytt bestandsestimat for arten på Svalbard.

Steinvender (*Arenaria interpres*) har fått oppgradert kategori fra nær truet (NT) til kategori sårbar (VU) basert på kriteriet D1 (250-1000 reproduserende individer).

Polarmåke (*Larus hyperboreus*) har fått oppgradert kategori fra nær truet (NT) til kategori sårbar (VU) basert på kriteriet C1 (< 10 000 individer og pågående nedgang i bestanden på > 10 % i løpet av tre generasjoner). I rødlista fra 2015 ble arten vurdert til kategori nær truet (NT), men grunnet tiltagende bestandsnedgang og oppdatering av bestandsstørrelse endres kategori. Artens status på Svalbard som helhet er vanskelig å vurdere på grunn av manglende overvåking i øst og nord. Overvåkingen øst på Svalbard bør derfor forbedres.

Polarlomvi (*Uria lomvia*) har fått oppgradert kategori fra nær truet (NT) til kategori sårbar (VU) basert på kriteriet A2 (30-50 % reduksjon i populasjonsstørrelse over de siste tre generasjoner). Årsaken til endring av kategori fra rødlista 2015, hvor polarlomvi ble vurdert som nær truet (NT), er at bestandsnedgangen som er dokumentert siden midten av 1990-tallet ser ut til å fortsette, og at kanskje så mye som 50 % av hekkebestanden på Svalbard er forsvunnet i løpet av denne perioden. Det er behov for bedre kunnskap om artens bestandsutvikling øst på Svalbard.

Fjelljo (*Stercorarius longicaudus*) har fått oppgradert kategori fra nær truet (NT) til kategori sårbar (VU). Arten ble vurdert til rødlistekategori sterkt truet (EN) basert på kriteriet D1 (50-250 reproduserende individer), og nedgraderes til sårbar (VU) som følge av at bestanden på Svalbard utgjør en randpopulasjon og betydelige bestander forekommer i naboland.

Sabinemåke (*Xema sabini*) har fått oppgradert kategori fra sårbar (VU) til sterkt truet (EN) basert på D1-kriteriet (50-250 reproduserende individer).

Seks fuglearter har altså fått oppgradert rødlistestatus og en art nedgradert rødlistestatus. For mange sjøfuglearter er det registrert en negativ bestandsutvikling. Dette gjelder spesielt de pelagisk dykkende artene, som polarlomvi. Noen bentisk dykkende arter (som ærfugl) opplever også en negativ utvikling av bestandene. Bestandsutviklingen for krykkje er nå ganske stabil eller positiv på Svalbard (Descamps og Strøm, 2021, Descamps og Ramirez, 2021).

For pattedyr er rødlistestatus endret for steinkobbe (*Phoca vitulina*), som er nedgradert fra sårbar (VU) i 2015, til nær truet (NT) i 2021 på bakgrunn av antatt økt populasjonsstørrelse. Storkobbe (*Erignathus barbatus*) har fått oppjustert rødlistestatus i 2021 fra livskraftig (LC) til nær truet (NT) med begrunnelse i fremtidig reduksjon over et tidsrom på 3 generasjoner, men minimum 10 år. Generasjonstiden er på 12 år som gir en vurderingsperiode på 36 år. Isbjørn (*Ursus maritimus*) har ikke endret rødlistestatus, både i 2010, 2015 og i 2021 er den satt i kategori sårbar (VU). Vi vil derimot presisere at det for vurderingen i 2021 først og fremst er A3c kriteriet som er hovedkriteriet



for fastsettelse av kategorien. A3(c) er en forventet (modellert) $\geq 30\%$ bestandsnedgang i løpet av tre generasjoner (ca. 36 år), og redusert forekomst areal/forringet habitat. Vurderingen er også basert på D1 kriteriet, da den norske delen av Barentshavet bestanden består av mindre enn 1000 reproduserende individer.

Beskyttelse av fjellrevhi

Fjellrev er en av artene vi har en del kunnskap om og flere studier viser negative effekter av ferdsel på fjellrev. Denne kunnskapen fremgår i 'Notat om kunnskapssammenstilling av forstyrrelseseffekter av ferdsel på dyrelivet på Svalbard' som NP leverte i mars 2020. I høringsnotatet fra MDIR fremgår det på s. 17 et kort avsnitt om fjellrev, hvor effekter av ferdsel ikke er beskrevet. I oppdragsbrevet fra KLD datert 14.2.2020 fremkom det at avstandsregulering for andre arter enn isbjørn burde vurderes.

NP mener at fjellrev er en av artene som har behov for økt beskyttelse fra ferdsel på Svalbard. Dette gjelder særlig hi-lokalitetene i yngletiden.

Det har vært en formidabel økning i antall tilreisende til Svalbard, som har medført en økende interesse for å reise rundt på Svalbard for å oppleve dyrelivet, for fotografering og for andre type aktiviteter som kan medføre forstyrrelse av fjellrev. De to siste årene har antallet besøkende vært lavt på grunn av koronapandemien, men det er grunn til å tro at turismen vil ta seg opp igjen i tiden fremover.

Fjellrev på Svalbard er særlig sårbar for ferdselspåvirkning i yngletiden når de er knyttet til hiet med å fø opp valpene i perioden mai til august (Hagen et al. 2012). Ynglehiet er et helt sentralt funksjonsområde for fjellrev, og gode ynglehi gir trolig høy ynglesuksess (Prestrud 1992). Fjellrev plasserer gjerne hiene i, eller i nærheten av fuglefjell. Mange fuglefjell er også gjerne populære ilandstigningsplasser for mennesker som vil se og oppleve fugle- og dyrelivet. Ferdsel på land ved ilandstigningsplasser kan derfor være en potensiell kilde til forstyrrelse.

Det at ynglehiene brukes om igjen og om igjen over mange fjellrevgenerasjoner og kan bli veldig gamle, gjør de ekstra sårbare. Dette er en av årsakene til at ynglehiene til fjellrev er unntatt offentlighet, tilsvarende som i Fastlands-Norge.

Siden ferdsel kan påvirke fjellrev negativt bør særlig fjellreven gis ekstra beskyttelse på Svalbard. Bestanden er livskraftig i dag, men i tråd med føre-var-prinsippet bør man vurdere en økt beskyttelse av fjellreven, og særlig ynglelokaliteter. Man bør vurdere å se nærmere til forvaltningen av fjellrev i Fastlands-Norge.

Datoer for beskyttelse av fugle- og dyrelivet

Perioden like før, under og like etter yngletiden er den mest sårbare for dyr. På grunn av den særegne og sårbare naturen på Svalbard er store deler vernet med formål å ta vare på natur. Behovet for endringer av miljøregelverket er også begrunnet i dette. NP mener at tidspunkt for tillatelse av ferdsel for turister bør vurderes nærmere. Vi stiller spørsmål ved at det i flere verneområder foreslås å være åpent for ferdsel frem til 25. mai, noe som kan medføre forstyrrelse av dyrelivet fra ferdsel i den mest sårbare perioden. Videre er det en del ulike datoer brukerne må forholde seg til.

For naturreservatene for fugl er det satt ferdselsforbud i tiden 15. mai til 15. august. Disse naturreservatene har også ferdselsforbudsområder som strekker seg 300 meter ut i sjø. Det fremgår av lovverket at ingen må bruke skipsfløyte etc. i tiden 1. april til 31. august, og man foreslår at fartsreguleringen på maks 5 knop gjelder i tiden 1. april til 31. august som er den mest sårbare perioden for sjøfuglene. NP mener at en vurdering av flere sammenfallende tidspunkt burde vært gjort og at valg av tidspunkt burde vært nærmere begrunnet.

Det er ferdselsforbud i Gåsøyane fuglereservat til midten av august. Den største lundekolonien på Svalbard holder til på Gåsøyane, og den er fullt aktiv til minst midten av september. Mytingen starter tidlig i september og slutter sent i september. I denne tiden er lundefuglene sårbare for ferdsel. Av



hensyn til lundekoloniene her mener derfor NP at tidsrommet for ferdselsforbud i Gåsøyane naturreservat bør være til minst i midten av september.

Innspill til høringsforslagene

Reguleringer av ilandstigning i turistvirksomhet og opphold på land i forbindelse med ilandstigning i Ossian Sars, Nordaust-Svalbard og Søraust-Svalbard naturreservater og Sør-Spitsbergen, Forlandet, Nordvest-Spitsbergen, Van Mijenfjorden og Indre Wijdefjorden nasjonalparker. (Omtalt i høringsnotatet kap. 6.4.)

NP anerkjenner behovet for strengere reguleringer på Svalbard. Vi støtter også mer omfattende reguleringer i verneområder enn utenfor. I 2019 var det registrert bruk av 224 ilandstigningsplasser utenfor bosetningene og Isfjorden. Det foreslås et forbud mot ilandstigning i turistvirksomhet i Ossian Sars, Nordaust-Svalbard og Søraust-Svalbard naturreservater og Sør-Spitsbergen, Forlandet, Nordvest-Spitsbergen, Van Mijenfjorden og Indre Wijdefjorden nasjonalparker, hvor det gis et unntak for 42 lokaliteter hvor det er lov til å gå i land med guide. En stor reduksjon av antall ilandstigningsplasser der det er lov å gå i land vil imidlertid potensielt medføre et stort trykk på de 42 stedene der det er lov å gå i land i verneområdene, samt større trykk på både verneområder som ikke berøres av forbudet og områder som ikke er vernet. Av de 42 lokalitetene foreslås antallsbegrensninger for 13 av lokalitetene. Det er derfor grunn til å tro at det vil bli et særlig stort trykk på de 29 resterende lokalitetene samt verneområdene i Isfjorden og andre steder som ikke blir berørt av reguleringen av ilandstigning. Utvelgelsen av ilandstigningslokalitetene er beskrevet på s. 34, men hverken begrunnelsen for antall steder eller begrunnelser for foreslått utvalg er tydelige. NP stiller også spørsmål ved at det første punktet det er lagt vekt på for utvelgelse av lokaliteter er *at lokalitetene skal være attraktive for reiselivet og tilby variasjoner i opplevelseskvaliteter*, da det i miljømålene for Svalbard fremgår at det er miljøverdiene som skal veie tyngst i avveining opp mot andre interesser.

Det er videre lagt stor vekt på slitasje av vegetasjon og fare for slitasje av vegetasjon som følge av ferdsel, men det er ikke synbart hvordan det er lagt vekt på dette i utvalget. Det er videre ikke all vegetasjon på Svalbard som er like sårbar. Noen steder er det markante tegn etter menneskelig ferdsel, i hovedsak i form av stidannelse, mens andre steder tåler vegetasjonen ferdsel og man kan se at det også gror igjen etter f.eks. beiting fra gås. NP mener at det bør vurderes å åpne for ilandstigning flere steder for å redusere trykket på få steder. Vi støtter videre antallsbegrensning på for å redusere ferdselen på de mest sårbare stedene.

Det foreslås forskriftsendringer for beskyttelse av dyrelivet i verneområder, men det er også behov for å beskytte dyreliv utenfor de områdene som omfattes av foreslåtte regelverksendringer for å sikre en utvikling i tråd med miljømålene.

NP ser et behov for at forvaltningen utarbeider retningslinjer for å raskt spesifisere hvordan *det skal holdes tilstrekkelig avstand til dyrelivet for å unngå unødige forstyrrelser*.

Det fremgår av forslaget at ilandstigningsforbudet ikke gjelder på snødekt og frossen mark fra 1. januar til 25. mai hvert år. Begrunnelse for forslaget om disse datoene fremgår ikke av forslaget annet enn at ski og seilturer kan gjennomføres i april og mai. NP viser til at yngletida er den mest sårbare tida for dyr og fugler, og den 25. mai er den allerede godt i gang. For å gi økt beskyttelse i yngletida bør derfor dato for start på forbudet settes tidligere.

NP støtter forslaget om krav til guide ved ilandstigning i turistvirksomhet.

Oppheve kravet om at reisearrangører har godkjente stedsspesifikke retningslinjer for ilandstigning på enkelte lokaliteter. (Omtalt i høringsnotatet kap. 6.5.1.)

NP støtter at kravet oppheves. Forvaltningen bør utarbeide stedsspesifikke retningslinjer for å kunne ta tilstrekkelige hensyn til sårbar vegetasjon og dyreliv. Disse vil bli særlig viktige for guider.

Skip som seiler i verneområdene kan ha maksimalt 200 passasjerer ombord. (Omtalt i høringsnotatet kap. 6.6)

Det bør vurderes nærmere om det bør settes begrensning på antall personer. Det er også mange ansatte på båtene som kan utgjøre en del av det totale antallet som går i land. Eventuelt kan det vurderes å sette en generell begrensning for hvor mange som kan gå i land fra slike skip i stedet for begrensning på hvor mange som kan være ombord. Vi ser videre at dette kan bli utfordrende å kontrollere.

Krav til all ferdsel på land i verneområder for å hindre spor og slitasje på terreng og kulturminner og forstyrrelse av dyrelivet. (Omtalt i høringsnotatet kap. 6.7)

For lokalitetene i verneområdene med restriksjoner er det viktig å få på plass stedsspesifikke retningslinjer i tråd med tidligere ferdselsråd.

Slik forslaget foreligger er verneområdene i Isfjorden utelatt for disse kravene. Som det fremgår på s. 33 i høringsnotatet er flere lokaliteter i nasjonalparkene i Isfjorden som er dokumentert sårbare. Det er grunn til å tro at det kan bli et større trykk på disse stedene. Her vil det heller ikke være krav til guide, så det er både viktig å beskytte dyrelivet som er i disse områdene (bl.a. fjellrev), følge med på utviklingen og fortsette å informere om lokalitetenes sårbarhet.

Skjerping av forbudet mot å oppsøke isbjørn og et krav om å holde en avstand på minst 500 m. (Omtalt i høringsnotatet kap. 7)

NP har forståelse for at forvaltningsmyndigheten vil sette en grense som kan håndheves, men vi har ikke grunnlag for å anbefale en eksakt avstandsgrense for ferdsel for å unngå forstyrrelse av isbjørn. For isbjørner er det stor individuell variasjon i respons på ferdsel. Responsen varierer også med når på året ferdselen foregår. Det foreslåtte forbudet mot å oppsøke isbjørn er utfordrende siden isbjørn nå kan påtreffes over hele øygruppen når som helst på året. Tidligere var det vanligere å påtreffe isbjørn på østkysten av Spitsbergen enn på vestsiden, og det var vanligere på vinteren og våren enn på sommeren. Slik situasjonen er nå kan isbjørn påtreffes langs hele vestkysten gjennom hele året. Man kan derfor uforvarende oppsøke isbjørn på en hvilken som helst båt-, scooter-, ski- eller fottur.

Med foreliggende forslag kan det bli for stort fokus på avstanden, som er satt til 500 meter ved at: *Ingen må ferdes eller oppholde seg nærmere isbjørn enn 500 meter. Enhver som oppdager isbjørn nærmere enn 500 meter, plikter å trekke seg unna slik at avstandsgrensen overholdes.*

Mange har i dag avstandsmåler, slik at du kan holde 500 m og eventuelt trekke deg tilbake og holde avstanden hvis bjørnen kommer mot deg. Dette reduserer trolig ikke forstyrrelsen av isbjørn.

NP anbefaler å følge føre-var-prinsippet og da er det hensynet binner med unger på våren som bør ligge til grunn. Videre bør det spesifiseres at du snur og trekker deg unna hvis du ser en isbjørn. Dersom det skal settes en grense så bør den være lengre enn 500 meter jf. føre-var-prinsippet. Et områdevern med ferdselsforbud burde også vært vurdert for å ivareta isbjørn, særlig binner med unger om vårvinteren.

NP mener for øvrig at det i forslaget om nytt regelverk er sitert til en vitenskapelig studie, som er tatt ut av kontekst og brukt som støtte for en gitt ny restriksjon. Det refereres til Andersen og Aars (2008), men denne studien har begrenset omfang og funnene er for svake til at man kan legge den til grunn for de nye reglene som er foreslått. Andersen og Aars (2008) indikerer dessuten at en fast avstand ikke er avgjørende. De fant at binner med små unger forstyrres på avstander langt over 500 meter, samtidig ble isbjørn ikke forstyrret på betydelig kortere avstander. Adferden til den som møter isbjørn i felt er ofte avgjørende, og det bør vurderes tatt inn i regelverket.

Som aktør foreslår NP at forbudet mot å gå i land på Kong Karls Land om sommeren oppheves for forskningsaktører. Dette er et vernet område fordi det er et viktig yngleområde for isbjørn. Området



kan/bør fredes om våren, januar- mai, for å sikre at binnen har forlatt, men være åpent for feltarbeid i juli/august.

Forbud mot motorferdsel på sjøis etter 1. mars på Billefjorden, Tempelfjorden og Van Keulenfjorden for tilreisende og fastboende, og forbud mot motorferdsel på sjøis etter 1. mars i Dicksonfjorden for tilreisende. Det gjøres flere unntak. Blant annet ivaretas fastboendes og tilreisendes behov for å komme seg mellom områder og til hytter. (Omtalt i høringsnotatet kap. 8.2.)

Når det gjelder de områder og avgrensninger som foreslås, så sammenfaller disse med den kunnskap NP har med hensyn til viktige habitater for ulike selarter, primært ringsel, og isbjørn.

Samtidig har vi anbefalt å bruke faste ferdselsveier for å krysse fjorder eller komme til isbreer for å minimere snøscooterforstyrrelser av isbjørn og ringsel. En rett linje over isen er ikke nødvendigvis den beste måten å gjennomføre kryssing på. Trasé burde velges ut fra snøens terreng. Områder på fastisen der det forekommer fastfrosne isbrebiter bør unngås da dette gjerne er områder som har en konsentrert forekomst av kastehuler for ringsel. Vekten fra snøskutere kan føre til at disse hullene kollapser og at selene som oppholder seg der blir knust. Bredden til foreslåtte traseer bør derfor vurderes.

Studier i Alaska har vist at ringsel raskt tilpasser seg trafikk på kjente og vanlige ruter, med minimale langvarige forstyrrelser (Blackwell et al., 2004).

NP vil som aktør for øvrig kunne ha behov for å søke om dispensasjon for mindre, stasjonære forskningsprosjekter med kortere opphold innenfor områdene markert med skravering. NP mener at kart bør være selvforklarende slik at brukerne kan se på kartet hva som er lov til hvilken tid.

Forbud mot bryting av fastis og is som er i ferd med å legge seg med unntak for farled inn til havnene i Longyearbyen og Barentsburg, for forsyninger til Ny Ålesund og for Kystvaktas utføring av nødvendige oppgaver. (Omtalt i høringsnotatet kap. 8.3.)

Fjordis er et viktig habitat for mange arter. De senere årene har man sett en nedadgående trend for areal med fjordis, særlig på vestkysten av Svalbard. Det er behov for å gi isen økt beskyttelse, og NP støtter forslaget. Vi gjør likevel oppmerksom på at et forbud mot å bryte «is som er i ferd med å legge seg», vil være vanskelig å håndheve. Is som er mindre enn ti cm tykk vil være vanskelig å skille fra åpent vann hvis man ser på satellittdata, så dette kan medføre utfordringer, både for brukere og håndhevelse. Dette bør man ha fokus på når en slik bestemmelse skal innføres, f.eks. i regelverksinformasjon og etablering av forvaltningspraksis.

Fartsgrense i sjø på 5 knop i et område 500 meter fra utvalgte fuglefjell i tiden 1. april til 31. august. (Omtalt i høringsnotatet kap. 8.4.)

NP har i sitt notat fremhevet at avstanden mellom ethvert fuglefjell og motorbåter ikke burde være mindre enn 50 meter. Dette er også viktig av hensyn til sikkerhet med tanke på steinsprang og ras. NP har også anbefalt at motorbåter ikke burde nærme seg kolonier med en høyere fart enn 5 knop så snart fartøyet er mindre enn 200 meter unna kolonien når sjøen er stille, og så snart fartøyet er mindre enn 1000 meter unna kolonien når sjøen er urolig. I forhold til de faglige rådene er derfor grensen noe lang i rolig vær og noe kort i urolig vær.

Det er ikke foreslått en absolutt grense på 50 meter. Av hensyn til fugl, men også sikkerhet mener vi det bør fastsettes en slik absolutt grense.

Vi støtter at hastighetsreguleringen tas inn i karttjenester slik at informasjonen kan benyttes ute på stedet.

Det er viktig at forvaltningen raskt etablerer stedsspesifikke retningslinjer.



Ferdsel i sjø skal holde en minsteavstand på 300 m fra hvalrossens liggeplasser. (Omtalt i høringsnotatet kap. 8.5.)

I ferdselsveilederen som er laget av NP anbefales det at ilandstigning fra lettboat skal skje minst 300 meter ut til siden for flokken og på le siden (det betyr at man beveger seg mot vinden på vei inn mot dyrene) (Overrein, 2011).

Vi har ikke anbefalt en slik grense i sjø.

NP har en anbefaling i ferdselsveilederen om å holde minimum 150 m avstand på land til hvalrossflokk med innslag av hunndyr med unger, og minimum 30 m avstand til flokker med kun hannyr. Dette bør inngå i stedsspesifikke retningslinjer.

Forbud mot bruk av undervannsfartøy. (Omtalt i høringsnotatet kap. 8.6.)

Det er lite kunnskap om direkte forstyrrelseseffekter miniubåter har på det marine dyrelivet da dette er relativt ny teknologi. Vi støtter forbudet og anbefaler retningslinjer i tråd med føre-var-prinsippet. Det er grunn til å tro at denne teknologien vil kunne bli brukt i forskning i økende grad i fremtiden. NP mener at det da i likhet med søknad om unntak for bruk av droner, bør skilles mellom bruk i turistøyemed og i forskningssammenheng.

Det blir tillatt å bruke elektrisk sykkel på snødekt og frossen mark i samme områder som det er tillatt med snøskuter og beltebil. (Omtalt i høringsnotatet kap. 8.8.)

NP støtter forslaget siden det er mindre risiko for at bruk av el-sykkel skader vegetasjon hvis bakken er snødekt eller frossen.

Krav om søknad for telt- og leiropphold i turistvirksomhet, feltvirksomhet og i regi av forsknings- og utdanningsvirksomhet. Krav om søknad for telt- og leiropphold for andre når telting skjer på samme sted i mer enn en uke. Krav om våken isbjørnvakt ved telting og leiropphold i turistvirksomhet, feltvirksomhet og i regi av forsknings- og utdanningsvirksomhet. (Omtalt i høringsnotatet kap. 9.)

NP er en sentral aktør for forskning, kartlegging og miljøovervåking på Svalbard. Følgende innspill er derfor basert på NP sin rolle som aktør:

Krav om søknad

Det foreslås at krav til melding i gjeldende leirforskrift § 4 erstattes med en søknadsplikt for telting og leiropphold. Denne søknadsplikten skal gjelde for turistvirksomhet, feltvirksomhet og forsknings- og utdanningsvirksomhet. Andre, f.eks. fastboende, vil kunne dra på turer under en uke med telting og leiropphold uten å søke om tillatelse.

At andre enn forskere i felt kan ha leiropphold inntil en uke uten søknad, men feltvirksomhet vil være søknadspliktig virker uforholdsmessig og bør avklares, om mulig endret slik at feltvirksomhet kan foregå inntil en uke uten søknad.

Det vil være utfordrende for NP å levere en søknad fire uker før leiropphold siden feltvirksomhet med tilsyn av installasjoner som værstasjoner og temperaturmålestyr osv. kan kreve leiropphold i hytter på kort varsel.

For noe av aktiviteten som skjer tidlig på året vil feltarbeid i enkelte tilfeller måtte gjennomføres for kort tid etter at instituttet har fått endelig budsjett til at fireukersfristen kan overholdes, med mindre det søkes før man vet om aktiviteten faktisk kan gjennomføres.

Det er også uklart om det kan gis rammetillatelser for en bestemt type aktivitet som gjennomføres kontinuerlig, eller om det kan gis flerårige tillatelser til prosjekter som pågår over flere år. Det bør vurderes om aktivitet som foregår kontinuerlig innenfor de samme rammene (blant annet interne



sikkerhetsrutiner) kan behandles samlet. Slike løsninger kan for eksempel tenkes for overvåkingsarbeid med samme innhold hvert år, for gjentakende årlig aktivitet som stasjoner med lett-hytter som står ute for bestemte prosjektperioder og for rutineoppgaver for personalet i Ny-Ålesund. For slike aktiviteter bør det vurderes om det kan gis tillatelse for et visst antall år eller for perioden et prosjekt varer, i stedet for årlig behandling av søknader for samme arbeid.

Krav om våken isbjørnvakt

Det er foreslått endringer i kravene til beskyttelse mot isbjørn, slik at det nå vil være krav om våken organisert isbjørnvakt ved telting og leiropphold.

Forskriftsendring som foreslått vil føre til store kostnader og praktiske utfordringer for feltforskningen på Svalbard. Forskningsoppdrag i felt krever ofte leiropphold i områder med isbjørn. Feltarbeidet gjennomføres med så små grupper som mulig for å minimalisere ressursbruk. I tillegg er det ofte praktiske begrensninger i hvor mange personer man kan være i leiren. Det vil derfor ofte ikke være mulig å ha våken isbjørnvakt hele døgnet, og man sikrer derfor leiren på annen måte (isbjørnsikre lett-hytter, doble snublebluss ol.) Norsk Polar institutt har brukt systemet med lett-hytter/telt og snublebluss kombinert med jevnlig kursing av medarbeiderne i en årrekke uten alvorlige hendelser.

I utkastet til ny § 2a bokstav a) i forskriften er telting definert som bruk av telt eller annen midlertidig innretning for overnatting. Det virker uforholdsmessig å kreve våken isbjørnvakt ved overnatting i alle former for midlertidige innretninger. NP bruker i økende grad flyttbare lett-hytter ved overnatting i felt på Svalbard. Slike hytter har vist seg å være tryggere, også med tanke på isbjørnfare. Når definisjonen av telting og leiropphold er så vid mener vi kravet til våken isbjørnvakt må differensieres, slik at det i hvert fall ikke er krav om våken vakt når man overnatter i flyttbare leirhytter. Her mener vi andre former for isbjørnsikring er tilstrekkelig.

Vi forutsetter at kravet om våken isbjørnvakt ikke vil gjelde ved overnatting i hytter. Dersom kravet også gjelder hytte vil dette medføre ekstrakostnader for feltarbeid som gjennomføres enten med få personer, eller med mange oppgaver daglig. Kravet vil da føre til behov for å ansette flere felpersoner eller øke feltsesongens varighet og derved til økte kostnader og praktiske utfordringer for gjennomføring av oppdraget.

Generelle kommentarer

Det kan virke uhensiktsmessig at regler om krav til beskyttelse mot isbjørn finnes i to ulike forskrifter. De fleste bestemmelsene finnes i feltsikkerhetsforskriften, samtidig som også leirforskriften har bestemmelser om dette. Det kan spørres om regelverket hadde vært lettere tilgjengelig om dette var samlet i en av forskriftene.

Forbud i verneområdene mot bruk av ubemannede luftfartøy (droner) og andre fjernstyrte eller autonome ubemannede innretninger til bruk i luften, på bakken, på og under vann. Forbud mot bruk av ubemannede luftfartøy (droner) nærmere enn 500 m fra fugleffjell i tiden 1. april til 31. august. (Omtalt i høringsnotatet kap. 10.)

NP har anbefalt retningslinjer i tråd med føre-var-prinsippet for å unngå forstyrrelse av dyrelivet på bakgrunn av at droner kan forstyrre dyr. Som miljørådgivere støtter vi forbudet som foreslås. Forbudet er også i tråd med reguleringer i verneområder på fastlandet. Disse områdene skal være fri for forstyrrelser. På den andre siden kan bruk av droner også redusere miljøpåvirkninger som ellers ville vært forårsaket gjennom mer inngripende metoder for innsamling av data i felt. Vi viser da til at verneområdene også skal være referanseområder for forskning.

Som aktør mener NP at det må avklares om bruk av droner til naturovervåking inkluderes i forbudet. Det må også avklares om viltkamera inkluderes. Forbud mot bruk av viltkamera og droner i nevnte verneområder vil hindre oss å skaffe kunnskap om naturen slik vi er pålagt i vårt mandat. Det kan



være berettiget å skille mellom små kablede undervannsdroner og større fartøyer med større forstyrrelsespotensial. Førstnevnte har et veldig minimalistisk nivå av risiko og forstyrrelser.

Forbudet mot bruk av ubemannede, fjernstyrte enheter før 31. august vil medføre at det kan bli vanskelig å overvåke effektene av beiting og klimaendringene på vegetasjon (ising / tørke etc.) på den mest klimavennlige og økonomiske måten.

Teksten som omhandler fuglefjell bør utvides til å omfatte «enhver fuglesamling til sjøs» eller «fugler som søker etter mat på sjøen». Videre ansees en 500 meters grense til fuglefjell noe strengt tatt i betraktning erfaringer med lavflyvende mindre droner.

Som aktør vil NP ha behov for å søke om unntak for bruk av drone og flyfotografering. I all hovedsak foregår topografisk kartlegging på Svalbard med fotografering fra fly. Satellittbilder kan i enkelte tilfeller brukes som supplement, men for større områder viser det seg uegnet på grunn av værforholdene på Svalbard. I dag benyttes drone til kartlegging i forskningssammenheng, men den teknologiske utviklingen kan bringe fotografering fra drone på banen også for topografisk kartlegging av større områder i fremtiden.

Vi kan ikke finne at det definert noen avgrensning for bruk av ubemannet luftfartøy (droner) med hensyn på flyhøyde over bakken. Større droner kan i fremtiden være aktuelt å fly under «spesifikk kategori» i flyhøyde over 120 meter over bakken som erstatning for flyfotografering med bemannet fly. En avklaring på hvorvidt Svalbardmiljøloven og tilhørende forskrifter tillater flyging med droner under «spesifikk kategori» i flyhøyder normalt tillatt for bemannede luftfartøy, kan være hensiktsmessig.

Stedsnavn

NP er det offisielle organet for vedtak om stedsnavn i norske polarområder. Vi har følgende innspill, først av generell karakter og deretter spesifikt til bruk av stedsnavn i høringsdokumentene:

- Vest-Spitsbergen/Øst-Svalbard/ sentral-Spitsbergen og lignende sammensetninger er ikke offisielle stedsnavn (og er heller ikke definert avgrensede områder) og bør derfor ikke brukes.
- Sveagruva er offisielt stedsnavn på det tidligere gruvesamfunnet i Van Mijenfjorden.
- Hinlopenstretet skal ha nynorsk skrivemåte også i bokmålstekster.
- I engelske tekster er en del stedsnavn oversatt, dette er ikke riktig. Det er heller ikke riktig å ta bort bindestreken i stedsnavn som Ny-Ålesund.
- «Svalbard lufthavn Longyear» og «flyplassen i Longyearbyen» er brukt om hverandre, bør være konsekvent bruk.
- Benytt liten forbokstav på nasjonalpark og naturreservat brukt i egnavn.

Høringsnotat om endringer i svalbardmiljøloven og tilhørende forskrifter:

- Fridtjofhamna → Fridtjovhamna (s. 7, 57, 58)
- Ny Ålesund → Ny-Ålesund (s. 8)
- vest-Spitsbergen/Vest-Spitsbergen → vestkysten av Spitsbergen / vest på Spitsbergen (s. 12, 16, 20)
- Prins Karls forland → Prins Karls Forland (s. 13)
- Sassen-Bunsow Land → Sassen-Bünsow Land (s. 28)
- Ytre Norskeøya → Ytre Norskøya (s. 29)
- Øst-Svalbard → øst på Svalbard (s. 45)
- Hinlopenstredet → Hinlopenstretet (s. 51)
- Kong Karls land → Kong Karls Land (s. 52)
- Svea → Sveagruva (s. 67)

Forskrift om endringer i forskrift av 24. juni 2002 nr. 723 om motorferdsel på Svalbard



- Ny Friesland Ny-Friesland (§13, s3)

Vedlegg 1 og 2, kart:

- søre Bellsundpasset → Søre Bellsundpasset
- Agardhsletta er ikke et godkjent stedsnavn

Vedlegg 3:

- Hakluytodden → Hakluytodden
- miltonbukta → Hamiltonbukta
- Kovalskifjellet → Koval'skijfjella
- Sjukovskijfjella → Žukovskijfjella

Forskrift om endringer i forskrift 4. april 2014 nr. 377 om nasjonalparkene SørSpitsbergen, Forlandet og Nordvest-Spitsbergen, om naturreservatene NordaustSvalbard og Sørøst-Svalbard, og om naturreservatene for fugl på Svalbard

- Hinlopenstredet → Hinlopenstretet
- Ilandstigningslokaliteter i turistvirksomhet
- Sallyhamn → Sallyhamna
 - Jotunkjeldane → Jotunkjeldene
 - Lloyds hotell → Lloyd hotell
 - Andretangen → Andréetangen

Consultation letter ...

Ny Ålesund → Ny-Ålesund

Amendments to the Svalbard ...

- Ny Ålesund → Ny-Ålesund
- Northeast Svalbard and Southeast Svalbard Nature Reserves → Nordaust-Svalbard and Sørøst-Svalbard Nature Reserves

Vennlig hilsen

Kristin Storvik
seksjonsleder

Therese Sigurdsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent



Referanser

Andersen M. & Aars J. 2008. Short-term behavioural response of polar bears (*Ursus maritimus*) to snowmobile disturbance. *Polar Biology* 31, 501–507.

Artsdatabanken (2021, 24. november). Norsk rødliste for arter 2021.
<https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021>

Blackwell, S. B., et al. (2004). "Tolerance by ringed seals (*Phoca hispida*) to impact pipe-driving and construction sound at an oil production island." *J. Acoust. Soc. Am.* 115: 2346-2357.

Descamps, S., Strøm, H. 2021. As the Arctic becomes boreal: ongoing shifts in a high-Arctic seabird community. *Ecology* 0(0), e03485, 9 s. DOI: <https://doi.org/10.1002/ecy.3485>

Descamps, S., Ramírez, F. 2021. Species and spatial variation in the effects of sea ice on Arctic seabird populations. *Diversity and Distributions* 27:2204–2217.

Eid P.M., Eide NE, Prestrud P, Sandal T. (2002). Effekter av forstyrrelse fra menneskelig ferdsel på fjellrev på Svalbard – et pilotstudie gjennomført vinteren 2001. Upublisert rapport.

Hagen, D., Vistad, O.I., Eide, N.E., Flyen, A.C., Fangel, K. (2012). Managing visitor sites in Svalbard: from a precautionary approach towards knowledge-based management. *Polar Research* 31: 18432, <http://dx.doi.org/10.3402/polar.v31i0.18432>.

Larm, M. (2016). Effects of disturbance on the Fennoscandian Arctic Fox *Vulpes lagopus*. Master degree in ecology, Stockholm University, Department of Zoology, Sweden.

Larm, M, Erlandsson R, Noren K, Angerbjørn A. (2019). Fitness effects of ecotourism on an endangered carnivore. *Animal Conservation* 1-10. doi:10.1111/acv.12548.

Norsk Polarinstitut (2022, 25. april). MOSJ (Miljøovervåking Svalbard og Jan Mayen). Hentet fra <https://www.mosj.no/no/pavirkning/ferdsel/cruiseturisme.html>

Overrein, Ø. (editor) (2011). *Ferdsel og dyreliv på Svalbard*.

Pedersen, ÅØ, Jepsen, JU, Paulsen, IMG, Fuglei, E, Mosbacher, JB, Ravolainen, V, Yoccoz, NG, Øseth, E, Böhner, H, Bråthen, KA, Ehrich, D., Henden J-A., Isaksen, K., Jakobsson, S., Madsen, J., Soininen E, Stien A, Tombre, I., Tveraa, T., Tveito OE., Vindstad OPL., Ims, RA. 2021. Norwegian Arctic Tundra: a Panel-based Assessment of Ecosystem Condition. Report Series 153. Norwegian Polar Institute, Tromsø.

Prestrud, P. 1992. Denning and home-range characteristics of breeding arctic foxes in Svalbard. *Canadian Journal of Zoology* 70:1276-1281.

SEAPOP (2022, 25. April). Hentet fra <https://seapop.no/>