



Miljøverndepartementet  
Pb 8013 Dep  
0030 OSLO

<b>Deres ref.:</b> 16.05.2013	<b>Vår ref.:</b> 2013/144-2 /ØO/008	<b>Saksbehandler</b> Øystein Overrein Tlf.: +4777750614	<b>Dato</b> 30.07.2013
----------------------------------	--	--	---------------------------

## Høring - forslag til endringer i forskrifter etter svalbardmiljøloven

Det vises til høringsbrev og høringsnotat datert 16.05.13.

De siste endringer i svalbardmiljøloven trådte i kraft 1. juli 2012. Lovens forskrifter trenger en oppdatering og justering både i forhold til denne loven og beslektet regelverk gjeldende for fastlandet (gjelder spesielt høstingsforskriften.) Norsk Polarinstitutt støtter i all hovedsak de fremlagte forslag til endringer. Vi ønsker imidlertid å knytte noen kommentarer til følgende endringsforslag:

### Forskrift om høsting på Svalbard

§§ 12-13. Innskjerpet krav til rapportering støttes fullt ut. God innrapportering er viktig ikke bare som grunnlag for den daglige forvaltningen, men også den mer langsiktige overvåkingen av de aktuelle artene. Høstingsstatistikk for flere arter (bl.a. rein, rev og rype) inngår som parametre i miljøforvaltningens Miljøovervåkingssystem for Svalbard og Jan Mayen (MOSJ). Gode overvåkningsdata avhenger av god og fullstendig innrapportering.

§ 28. Vi foreslår følgende tilføyelse i forskriftsteksten: Til jakt på svalbardrype må det *når jakten utøves med rifle*, minst brukes ammunisjon av typen.....

Det vil gi samme ordlyd som i den påfølgende setningen som omhandler riflejakt på kortnebbgjess og fjellrev.

### Motorferdselsforskriften

Det foreslås å utvide det området rundt Ny-Ålesund der tilreisende kan ferdes i følge med fastboende. Generelt sett følger NP den argumentasjon som er gitt som grunnlag for dette forslaget. Imidlertid ønsker vi å påpeke den potensielle konflikten som ligger i denne tilnærmingen i lys av overordnede strategier og føringer gitt for forskningsstasjonen Ny-Ålesund. I St.meld. nr. 22 (2008-2009) vektlegges at Ny-Ålesund skal videreutvikles som grønn forskningsstasjon med faglig hovedvekt på klima- og miljøforskning. Forskning skal utnytte Ny-Ålesunds særegenhet som et rent, naturvitenskapelig laboratorium innen marine, terrestriske og atmosfæriske forhold. Motorferdsel i rekreasjonsøyemed kan komme i konflikt med forskningsinteressene. På bakgrunn av forskningsmålsettingene er det igangsatt en prosess for å iverksette et prosjekt som skal vurdere grensene for akseptabel påvirkning på viktige miljøkomponenter i Ny-Ålesundområdet i lys av forskningsinteressene. Konklusjonene fra dette prosjektet vil kunne ha betydning for

rammebetingelsene for gjennomføring av aktivitet i området. I en slik sammenheng er en utvidelse av motorferdselsmulighetene interessant fordi det for eksempel vil kunne bidra til større ferdsel i et område hvor det i dag blant annet skjer overvåkning av svalbardrein. Overvåkning av rein på Brøggerhalvøya har pågått siden 1978. Tidsserien er særdeles verdifull. NP har gjort en vurdering av hvorvidt en forskriftsendring (og den ferdsel den åpner for) vil kunne representere et problem for reinen og overvåkningen. Reinen er sårbar for motorferdsel, spesielt i vintre med mye nedising av beitemene og dyr i dårlig kondisjon. Basert på observasjoner av trafikknivået med scooter gjennom to vintersesonger i overvåkingsområdet antas det imidlertid at gitt denne lave belastningen vil forstyrrelsene være akseptable. Men med åpning for scooter i et større område der det ikke utføres noen kontroll vil det være vanskelig å ha oversikt over belastningen og dermed justere nivået iht. årlige variasjoner (vintre med stor/liten romlig utbredelse av isdekket på land). Så lenge ferdsel i det utvidete området har vært basert på dispensasjoner, har en hatt en viss kontroll og statistikk over ferdselen. Denne oversikten vil forsvinne ved en utvidet generell åpning for ferdsel i området. Dersom forskriftsendringen gjennomføres, bør det etableres en overvåkning slik at en vet noe om ferdselsutviklingen.

Til § 8 annet ledd ny bokstav c: Det bør det presiseres at dette vil gjelde fastboende *bosatt i Ny-Ålesund*. Det er tilreisende besøkende til disse som primært er tenkt å kunne tas med på tur i dette området. Selv om fastboende på Svalbard fritt kan ferdes med snøskuter også i dette området, er det ikke hensiktsmessig at de skal ha forskriftshjemmel for å bringe med tilreisende i dette området.

Til § 8 tredje ledd, siste setning: Justeringen og tydeliggjøringen her er viktig. Ved å skifte ut begrepet *korteste* farbare vei på sjøisen langsetter land med *nærmeste* farbare vei kan man bidra til en slutt på motorferdselen ute på sjøisen langt fra land. Etter det vi er kjent med foregår det slik ferdsel hver sesong, dels motivert i å lete etter spesielt isbjørn (spor og dyr), men også etter sel. Forstyrrelsespotensialet for isbjørn og spesielt binner med årsunger er dokumentert gjennom bl.a. forskning gjort av NP (Andersen, M og Aars. J. 2005. *Behavioural response of polar bears to disturbance by snowmobiles*. Norsk Polarinstitutt kortrapport nr. 2.) Isbjørnbinner med årsunger forstyrres på store avstander og responsen er normalt noe negativ på denne type ferdsel.

Ny § 12: Det er foreslått å innføre et generelt forbud mot luftputefartøy og hydrokopter på Svalbard. NP oversendte i juni 2008 en vurdering av effekten av luftputefartøyer. Vurderingen konkluderte med at effekten ville være klart negativ i sårbare perioder på året i gruntvannsområder, laguner, våtmarksområder og områder med tynn, usikker is der annen motorisert ferdsel ikke er mulig. Ferdsel med luftputefartøy i åpne havområder var ikke omfattet av denne vurderingen fra NP. Konsekvensene ved ferdsel på åpen sjø langt ut fra land vil normalt ikke være vesentlige. Unntak kan være dersom luftputefartøy ferdes i åpen sjø iblandet partier med drivis på vår, sommer og høst samtidig som isbjørn har tilhold i drivisen. Det samme gjelder områder med konsentrasjoner av sjøfugl som beiter eller myter. Ut fra potensialet for negativ effekt på naturmiljø, dyreliv og samlet belastning på miljøet er det imidlertid ikke urimelig med et generelt forbud all den tid at slike farkoster vil kunne bli tillatt brukt f.eks. til forsknings- eller beredskapsformål gjennom dispensasjon i tilfeller der miljøulempene vurderes små/akseptable og det er et aktverdig formål.

Det er foreslått å innføre 500m som generell minstehøyde for flyging i verneområdene. Dette vil ivareta hensynet til faunaen. Det vil i forbindelse med spesifikke forskningsprosjekter på f. eks isbjørn, hvalross, steinkobbe, rein, ismåke m.m. kunne være behov for å fly lavere enn denne minstehøyden. Det samme gjelder bestandsovervåking på utvalgte arter. Det må forstås slik at det vil være mulig å søke og få dispensasjon i tilfeller der behovet for slik lavflyging er godt dokumentert.

Med vennlig hilsen

Ingrid Berthinussen  
Avdelingsdirektør Miljø-og kartavd.

Birgit Njåstad  
Seksjonsleder Miljørådgivning

*Dette brevet er elektronisk godkjent i vårt saksbehandlingssystem.*