



## KONGELIG RESOLUSJON

Klima- og miljødepartementet  
Statsråd: Sveinung Rotevatn

Ref.nr.:  
Saknr.: 18/3599-  
Dato: 18. juni 2021

### **Forskrift om Van Mijenfjorden nasjonalpark på Svalbard**

#### **1. Forslag**

Klima- og miljødepartementet foreslår at Nordenskiöld Land nasjonalpark utvides med 2914 km<sup>2</sup> og endrer navn til Van Mijenfjorden nasjonalpark. En utvidelse av Nordenskiöld Land nasjonalpark omfatter Van Mijenfjorden og områder rundt, til Sør-Spitsbergen nasjonalpark i sør. Verneforslaget innebærer at nasjonalparken vil grense til Sør-Spitsbergen nasjonalpark, og således utgjøre et sammenhengende vernet område.

Dagens forskrift om fredning av Nordenskiöld Land nasjonalpark på Svalbard tilrås med dette opphevet og erstattet av en ny forskrift om Van Mijenfjorden nasjonalpark på Svalbard. Forskriften hjemles i svalbardmiljøloven § 16, jf. § 12. I ny forskrift foreslås en videreføring av flere bestemmelser i nåværende verneforskrift for Nordenskiöld Land nasjonalpark. Det foreslås også nye bestemmelser.

Følgende nye bestemmelser foreslås:

- Ferdselsforbud i perioden 15.5-15.8 av hensyn til dyrelivet i avgrensede områder i § 4.
- Forbud mot motorferdsel på sjøis i § 5.
- Forbud mot isbryting av fastis og is som er i ferd med å legge seg i § 6.

Følgende endringer foreslås i bestemmelser som videreføres fra forskrift om vern av Nordenskiöld Land nasjonalpark:

- Ivaretagelse av fjordlandskap tas inn i verneformålet i § 1.
- Forbudet mot tiltak og inngrep i nasjonalparken i § 3 er i stor grad en videreføring av § 4 punkt 1.1 i dagens verneforskrift, men er utvidet med flere eksempler og flere unntak.
- Forbud mot bruk av sykkel endres til forbud mot bruk av sykkel på barmark i § 4.
- § 8 er endret til å være likelydende med § 77 i svalbardmiljøloven.
- Deling av bestemmelsen om dispensasjon i to bestemmelser; tillatelse etter søknad i § 9 og en generell dispensasjonsbestemmelse i § 10.
- Utvidelse av hva det kan søkes om tillatelse til i § 9.
- Straffebestemmelsen i § 12 viser til svalbardmiljøloven § 99.

Mindre endringer etter alminnelig høring:

- Navnet på nasjonalparken endres fra Nordenskiöld Land nasjonalpark til Van Mijenfjorden nasjonalpark.
- Presisering om at forbudet mot inngrep også omfatter ombygging og utvidelser av bygninger, anlegg og innretninger i § 3.
- Forbud mot motorferdsel på sjøis begrenses til etter 1. mars i § 5 første ledd.
- Motorferdsel på sjøisen tillates *langs korteste farbare rute langs land på nordsiden av Van Mijenfjorden* for fastboende i § 5 annet ledd bokstav a.
- Motorferdsel på sjøis tillates *langs korteste farbare rute langs nordsiden av Van Mijenfjorden* for deltakere i turopplegg organisert av turoperatører i § 5 annet ledd bokstav c.
- Unntak for utslipp av gråvann fra hytter i § 7 istedenfor krav til tillatelse som foreslått i § 9 første ledd bokstav g.
- Presisering av innholdet i “farbar rute” i § 5 tredje ledd.
- Endring slik at Sysselmannen kan gi tillatelse til motorferdsel på sjøis i forbindelse med tiltak nevnt i § 9 første ledd bokstav e.
- Endring av Sysselmannens adgang til å gi tillatelse til oppføring av nødvendige navigasjonsinnretninger i § 9 bokstav g.
- Mindre språklige endringer.

## 2. Bakgrunn

Klima- og miljødepartementet (KLD) ga i oktober 2018 Sysselmannen i oppdrag å utarbeide et forslag til utvidelse av Nordenskiöld Land nasjonalpark, slik at verneområdet også omfatter Van Mijenfjorden med tilgrensende landområder. Bakgrunnen for oppdraget var å sikre leveområder for isavhengige arter, ved å verne Van Mijenfjorden og deler av Van Keulenfjorden som er fjordene med mest gjenværende fjordis på vestsiden av Svalbard.

Oppstart av arbeidet med utvidelsen av Nordenskiöld Land nasjonalpark ble kunngjort i Svalbardposten, og på Sysselmannens nettside, den 18. juni 2019, jf. svalbardmiljøloven § 13, med frist for innspill den 15. oktober 2019.

Sysselmannen etablerte tre arbeidsgrupper: 1) forskning og undervisning, 2) næringsliv inkludert reiseliv og 3) offentlig tjenesteyting og frivillige organisasjoner. Arbeidsgruppene ble bedt om å levere innspill om bruk, ønsker og behov innen 1. mai 2020.

Norsk Polarinstitutt fikk i oppdrag å lage en rapport med kunnskapssammenstilling av naturverdier for utredningsområdet. Rapporten ble levert i mai 2019.

Verneforslaget ble sendt på alminnelig høring av Sysselmannen den 6. januar 2021, jf. sml. § 13, jf. fv. § 37. Høringsfristen var 15. mars 2021. Forslaget ble annonsert i Svalbardposten og på Sysselmannens nettsider. Sysselmannen sende sin tilrådning til Miljødirektoratet den 28. april, sammen med de 37 innkomne høringsuttalelsene. Den 6. mai sendte Miljødirektoratet sin tilrådning til Klima- og miljødepartementet. Saken gikk på foreleggelse til finansdepartementet, justis- og beredskapsdepartementet, utenriksdepartementet, olje- og energidepartementet, nærings- og fiskeridepartementet, kunnskapsdepartementet og samferdselsdepartementet 25. mai med frist 9. juni.

### **3. Begrunnelse for verneforslaget**

Formålet med utvidelsen av Nordenskiöld Land nasjonalpark er å sikre viktige leveområder for isavhengige arter på vestkysten av Svalbard. Dette gjelder spesielt ivaretagelse av fastishabitat for ringsel og isbjørn. Van Mijenfjorden og Van Keulenfjorden gir fremdeles gode, og relativt stabile, forhold for kastehuler til ringsel i beskyttede bukter med brefronter. I Van Mijenfjorden er Rindersbukta og Fridtjovhamna spesielt viktige områder for ringsel og isbjørn, fordi det er trange bukter med isbrefronter som gjør at det dannes nok snødekke til gode kastehabitater.

#### **3.1 Avgrensning av verneområdet**

Utvidelsen av nasjonalparken foreslås å omfatte Van Mijenfjorden med tilgrensende landområder.

Østgrensen blir foreslått som en rett linje i fortsettelsen av østgrensa på eksisterende nasjonalpark, fram til Passvaktaren (høyde 730) og i rett linje sør til Lågmulen og grensa for Sør-Spitsbergen nasjonalpark. Rinderbukta inkluderes i verneområdet for å verne areal med relativt stabil fjordis som habitat for isavhengige arter.

Ved å trekke utvidelsen ned til grensa for Sør-Spitsbergen nasjonalpark, oppnår man vern av et større sammenhengende område, som dekker nordsiden av Van Keulenfjorden, og ivaretar viktige funksjonsområder for isbjørn. Sjøisen på Van Keulenfjorden er også et mye brukt område av ringsel, som er isbjørnens primære byttedyr. Arealet som foreslås å inngå i den utvidede nasjonalparken vil innebære en betydelig styrking av vernet av isavhengige arter.

Bellsund er et svært viktig område for sjøfugl, og det foreslås derfor at arealet fra eksisterende grense i vest for Nordenskiöld Land nasjonalpark føyes sammen med nordvestgrenden for Sør-Spitsbergen nasjonalpark.

Svea gruveområde innlemmes i nasjonalparken med unntak av arealene som er mest berørt av tidligere inngrep. Dette gjelder bl.a. arealene med oppredningsverket (ORV), flyplassen og kullageret på Kapp Amsterdam. Inngrepene i disse områdene vil være uforenelig med verneform nasjonalpark, selv etter tilbakeføring. Arealet i Svea som ikke foreslås som del av nasjonalparken utgjør 4,9 km<sup>2</sup>.

Dagens nasjonalpark utgjør et areal på 1337 km<sup>2</sup>. Den foreslåtte utvidelsen utgjør 2914 km<sup>2</sup>. Totalt vil ny nasjonalpark utgjøre et areal på 4251 km<sup>2</sup>.

#### **3.2 Verneverdier**

##### *3.2.1 Landskap og geologi*

Området kan geologisk inndeles i 3 hovedenheter; 1) et grunnfjellsområde i vest, 2) et stort område med horisontale og svakt skråhellende sedimentære bergarter fra karbon til tertiær alder, og 3) et tertiært folde-skyvedekke på grensen mellom de to øvrige enhetene. Van-Mijenfjorden er en særegen arktisk terskelfjord, med Akseløya som barriere i fjordmunningen.

### 3.2.2 *Naturmiljø*

Van Mijenfjorden og Van Keulenfjorden har hatt mer sjøis enn andre fjorder på vestsiden de siste årene, og utgjør viktige resterende habitat for isavhengige arter i denne delen av Svalbard.

Områder foran brefronter utgjør spesielt egnet habitat for kastehuler for ringsel og jaktområder for isbjørn. Rindersbukta og Fridtjovhamna i Van Mijenfjorden er trange bukter med brefront der sjøisen legger seg først og ligger lengst utover sesongen. Her legger det seg nok snø til at ringsel får tilgang til kastehuler og er spesielt viktige habitat i år med lite sjøis eller is i fjorden.

I utvidelsesområdet til Nordenskiöld Land nasjonalpark ligger store, tidevannspåvirkede leireområder med helt spesielle miljøforhold som gir en rik bunndyrfauna. Slike flater forekommer ofte i tilknytning til elveutløp, og er viktige beiteområder for bl.a. fugl. Innenfor utredningsområdet er det flere slike tidevannsflater. Blant de største er Kaldbukta og Lågnesbukta.

Nord for de indre delene av Van Mijenfjorden er det store områder med isbreer og ikke-vegeterte områder. Moseundra er den mest produktive vegetasjonstypen, og som har størst arts mangfold.

Flere nært trua naturtyper forekommer i utredningsområdet: Permafrost – ferskvannsump forekommer i Reindalen, og fuglefjelleng finnes under sjøfuglkolonier. Det er registrert 122 forekomster av rødlista plantearter i området. Naturmiljøet på land er preget av blant annet isbreavsetninger, som igjen påvirker miljøet i sjøen.

### 3.2.3 *Kulturminner*

Bellsund og Van Mijenfjorden har kulturminnetyper fra alle Svalbards perioder med menneskelig virksomhet. Den vesteuropeiske hvalfangsten begynte i 1611, og gode havner som Midterhukhamna kom tidlig i bruk. Her er en av de store hvalfangststasjonene med spekkovner, hustuffer og graver. Russerne introduserte overvintringsfangst med hoved- og bistasjoner. I utvidelsesområdet finnes tufter fra russisk og norsk overvintringsfangst på 1700- og 1800 - tallet. Fangst fra hovedstasjon eller bistasjon ble introdusert her i 1898, og en del av hovedstasjonen på Akseløya og en bistasjon i Midterhukhamna står i dag.

Michelsenhuset fra 1901 på Camp Morton er områdets eldste bygning fra kullvirksomhet. Fra 1908 drev engelskmenn prospektering i området, og bygningene Camp Bell, Camp Millar og Clara Ville på Camp Morton, står igjen som vitner fra dette. Virksomheten har også gitt tufter, brakkeruiner, gruveåpninger, kullvogner og skipsvrak.

Den første norske forskningsovervintringen på Svalbard, og i Arktis, var nordlysstudier på Akseløya i 1902-03. Restene etter instrumentsokklene og deler av fangsthytta forskeren delte med fangstfolk står ennå.

Sveagruva er det største kulturminneområdet. Etter tilbakeføringen vil kun kulturminner fra tiden før 1946 stå igjen.

### 3.3 Påvirkningsfaktorer og trusler mot verneverdiene

Påvirkningsfaktorene som regnes å ha størst negativ effekt på verneverdiene i området er klimaendringer og menneskelig ferdsel, herunder; cruisebåtturisme til ilandstigningspunkter i området og motorferdsel på sjøis.

Klimaet på Svalbard gjennomgår store og raske endringer. Klimaendringene påvirker alle sjøområder rundt Svalbard, og særlig grad fjordene langs vestsiden av Svalbard. Fjordisen på vestsiden er sterkt redusert de siste tiårene, med store konsekvenser for isavhengige arter.

Klimaendringene er en alvorlig trussel for ringselene over hele deres sirkumpolare utbredelsesområde på grunn av effekter på sjøis med tilhørende endringer i næringsnett og endring i snøforhold som trengs for å grave ut kastehuler som er essensielle for ungeoverlevelse. Innsyn i rødlista for 2021 viser at ringselen beholder rødlistestatus som sårbar (VU) og bestanden estimeres til å være nedadgående.

Prognoser om oppvarming av arktiske områder indikerer drastisk tap av isbjørnens habitat (havis). I løpet av de kommende 10-40 år er det stor sannsynlighet for at sommerisen i Arktis vil være helt borte. Innsyn i rødlista for 2021 viser at isbjørn ligger an til å beholde sin rødlistestatus som sårbar (VU). Vurderingen er basert på redusert forekomstareal, utbredelsesområde og/eller forringet habitatkvalitet.

Klimaendringer påvirker også andre arter enn de isavhengige og sjøfuglene berøres av klimaendringenes virkning på næringstilgang i havet. Den mest forekommende sjøfuglarten på Svalbard, polarlomvi, har en estimert bestandsnedgang for hele Svalbard i størrelsesorden 30-50 % for perioden 1986-2019. Innsyn i rødlista for 2021 gir dårligere prognoser enn rødlista fra 2015. Arten ligger an til å endre rødlistekategori fra nær truet (NT) til sårbar (VU).

Motorferdsel medfører forstyrrelse i form av støy og tilstedeværelse, både ved ferdsel på land og på sjøis. Mange livsviktige behov og prosesser er knyttet til sjøisen (matfat, kasting, hårfelling) og forstyrrelser her kan ha skadelige effekter. Motorferdsel på land medfører forstyrrelse, gjennom støy og menneskelig tilstedeværelse.

Isbjørnene har en suksessrate på ca. 8% av alle jaktforsøk og det er viktig at ikke menneskelig forstyrrelse blir en tilleggsårsak til at jakten mislykkes. Tilsvarende er marginene små for ungeoverlevelse hos ringsel, og motorferdsel i nærheten av kasteområder er en ekstra belastning.

Området brukes til omlasting av fisk, proviant mm. Dette skjer stadig i Bellsund-området, og gjerne nært Eholmen og andre lokaliteter med høye miljøverdier og er en trussel med hensyn på uhell som fører til utslipp. Utslipp kan lett ende opp i brefronter, hvor det er vanskelig å gjennomføre oljevernaksjoner, og også øvrige deler av områdene er miljøfølsomme. PRIMOS- og RAMSAR-områdene i Van Mijen- og Bellsundområdet viser at området som omfattes av verneforslaget er svært sårbart for oljesøl. Oljesøl ved uhell og ulykker knyttet til annen skipstrafikk er en risikofaktor.

Isbryting har store konsekvenser for isavhengige arter fordi kaste habitat ødelegges og gir en fare for at isen over større områder brytes opp av vind og bølger og dermed gir en kortere is-sesong.

Påvirkning fra reiselivet er knyttet både til cruiseturisme og annen aktivitet. Effekter av cruiseturisme er knyttet til potensiale for ulykker med utslipp og omfanget av besøkende på begrensede områder på land.

#### 4. Vurdering av forslaget

##### 4.1 Merknader til de enkelte bestemmelsene i verneforskriften

###### 4.1.1 Forbud mot virksomhet og inngrep (§ 3)

Longyearbyen arbeiderforening mener at § 3 b må endres slik at den gjelder "lovlige bygninger".

Både Longyearbyen arbeiderforening og Silje Marie Våtvik mener unntaket i § 3 b bør utvides av hensyn til at bygninger kan påvirkes av klimaendringer, brann, naturskade eller isbjørn.

Universitetssenteret på Svalbard, UNIS har behov for utsetting av midlertidige installasjoner for bruk i forskning og undervisning.

Norsk Polarinstitutt mener det bør åpnes for dispensasjon for langtidsovervåking og åpne for bruk av tekniske installasjoner som er nødvendig for å drive en forsvarlig, faglig overvåking.

Svalbard lufthavn AS foreslår et unntak slik at det blir mulig med forbedring eller ombygging av stasjonen på Gunnerberget og for å kunne legge til rette for helikopterlandingsplass.

**Sysselemannens tilråding** viser til at innspillene fra høringspartene er ivaretatt av hva som kan tillates etter søknad i § 9. Forskjellen mellom § 3 og § 9 er tiltak etter § 3 kan gjøres uten søknad og tiltak etter § 9 krever søknad. Når det gjelder UNIS sitt innspill, så kan dette vurderes etter dispensasjonshjemmelen i § 10. Sysselemannen ser ikke behov for å gjøre endringer i verneforskriften som følge av innspillene, da de behovene som er meldt inn er dekket gjennom verneforskriftens bestemmelser.

Når det gjelder unntak rundt anlegget på Gunnarberget åpnes det for å gi tillatelser til landinger i forbindelse med tilsyn, drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger i § 9 e). Det er derfor ikke nødvendig å gjøre et permanent unntak for området rundt anlegget for å sikre Svalbard lufthavns behov for vedlikehold på Gunnarberget.

**Miljødirektoratets tilråding** støtter Sysselemannens vurdering. Søknadsplikt for byggearbeider etter § 3 er i samsvar med praksis i verneområder (også på fastlandet) og er en videreføring av bestemmelsene i forskriften for Nordenskiöld Land nasjonalpark.

Sysselemannen vil etter søknad kunne gi tillatelse til utsetting av tekniske installasjoner i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser etter svalbardmiljøloven § 22. Nødvendige behov for utsetting av f.eks. midlertidige installasjoner for å fremskaffe forvaltningsrelevant kunnskap, forutsettes dekket gjennom dette. Større permanente installasjoner vil det imidlertid i mindre grad være adgang til å gi tillatelse til på bakgrunn av verneformålet og vilkårene i § 22.

Fremtidige behov for endringer i det eksisterende anlegget på Gunnarberget vil kunne omsøkes etter verneforskriftens bestemmelser. Sysselemannen har etter § 9 hjemmel til å kunne gi tillatelse til ombygging og mindre utvidelser av eksisterende anlegg og innretninger etter en konkret

vurdering av behovet og eventuelle virkninger for naturmiljøet. Nye anlegg og innretninger må vurderes av Sysselmannen etter unntaksbestemmelsen i svalbardmiljøloven § 22 og for nødvendige formål kan det være aktuelt å gi en tillatelse når det ikke er i strid med verneformålet og ikke kan påvirke verneverdiene mer enn nevneverdig.

**Klima- og miljødepartementet** støtter Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering. Det kan søkes om tillatelse etter § 9 for både istandsetting, ombygging og mindre utvidelse av eksisterende bygninger, anlegg og innretninger, samt for gjenoppbygging av bygninger, anlegg og innretninger som er ødelagt ved brann eller naturskade. Dette omfatter også behov for reparasjoner etc. på bygninger som følge av klimaendringer.

Som Sysselmannen og Miljødirektoratet har pekt på, så er det hjemmel i verneforskriften § 10, jf. svalbardmiljøloven § 22 til å gi dispensasjon når vitenskapelige grunner taler for det dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål eller ikke vil påvirke verneververdiene nevneverdig.

Vedlikehold av anlegget på Gunnarberget kan gjøres uten tillatelse, jf. verneforskriften § 3 annet ledd bokstav b. Vi er enig med Miljødirektoratet i at Sysselmannen har hjemmel i forskriften § 9 til å kunne gi tillatelse til ombygging og mindre utvidelser av eksisterende anlegg og innretninger etter en konkret vurdering av behovet og eventuelle virkninger for naturmiljøet. Nye anlegg og innretninger må vurderes både som en dispensasjon etter verneforskriften § 10, jf. svalbardmiljøloven § 22 og svalbardmiljøloven § 57.

#### *4.1.2 Områder med ferdselsforbud (§ 4)*

Longyearbyen JFF er i utgangspunktet positiv til at enkelte hekkeområder får ferdselsforbud. Det må likevel fortsatt være tillatt for lystbåter å ankre opp i Midterhukhamna og ilandstigning på Husodden og Midterhuksletta. De har ingen innvendinger mot et ilandstigningsforbud på Eholmen, men det må være mulig å passere mellom Eholmen og Husodden.

Både Norsk Polarinstitutt og Svalbard Fangst mener ferdselsforbudet må utvides av hensyn til dyrelivet.

AECO foretrekker en regulering som ikke totalforbyr ferdsel på et så stort område, men ser at behovet for beskyttelse er til stede. Topografi og vanskelige landingsforhold gjør at det ikke i særlig grad brukes andre ilandstigningspunkter enn Gåsbergkilen, hvor det må utvises forsiktighet.

**Sysselmannens tilråding** tilrår at grensa for ferdselsforbud utvides til 300 meter ut i sjøen for alle tre områdene. For området ved Midterhukken justeres grensa ca. 300 meter mot øst for å beskytte bukta nordøst for Gåsberget mot forstyrrelser ved ilandstigninger i hekketida. Der 300 meters grensa vil strekke seg inn på tilleggende land vil grensa gå i strandkanten, foruten små holmer og skjær, som også vil omfattes av ferdselsforbudet.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig i Sysselmannens vurdering av behovet for utvidelse av ferdselsforbud i sjø til 300 m og på Midterhukken. Ferdselsforbud i disse nye områdene har imidlertid ikke vært på høring og vår vurdering er at slike endringer bør høres før vedtakelse, både av hensyn til høringspartene og for å få saken tilstrekkelig opplyst. Miljødirektoratet mener det bør gjennomføres høring senere med tanke på å gjøre endringer som foreslått. Ilandstigning på Husodden og Midterhuksletta vil ikke være tillatt. Det vil likevel være mulig å ankre opp i Midterhukhamna utenfor 100 m grensa for forbudssonen i sjøen.

**Klima- og miljødepartementet** støtter Miljødirektoratet i at en slik utvidelse er en endring som må høres på nytt. Departementet vil vurdere behovet for å sende et slikt forslag på høring senere.

#### *4.1.3 Forbud mot motorferdsel på sjøis og bruk av luftfartøy (§ 5)*

Arctic Travel company Grumant og Visit Svalbard, Svalbard Næringsforening, Hurtigruten, Svalbard Adventures AS og Basecamp mener et forbud mot motorferdsel til brefrontene og på sjøis vil være negativ for reiselivet. Flere har pekt på at det må differensieres mellom organiserte og uorganiserte turoperatører. Lokalt organiserte turoperatører må ha fortrinn. Flere mener turoperatørene fortsatt må kunne tilby motorisert kjøring på sjøisen som en del av et helhetlig reiselivsprodukt, slik at muligheten for nåværende rundturer fra Barentsburg/Isfjord radio via Van Mijenfjorden og Reindalen opprettholdes.

Svalbard Villmarkssenter AS støtter forslag til forbud mot motorisert ferdse på sjøis og bruk av luftfartøy. For at ikke-motorisert ferdse på Svalbard skal få en markert vekst, bør 1. mars-regelen for det store scooterfrie området fjernes.

Longyearbyen lokalstyre og Svalbard AP presiserer viktigheten av at lokalbefolkningens mulighet for ferdse er viktig for bolyst og muligheten for å kunne komme seg til hytter. De mener også det er viktig at fastboende fortsatt skal kunne drive seljakt. Det bes om at Sysselmannen sikrer brukervennlige, gode, digitale melding- og søknadsmuligheter for fastboende med så kort saksbehandlingstid som mulig.

Longyearbyen JFF og Longyearbyen arbeiderforening skiver at Van Mijenfjorden er viktig for friluftsliv, rekreasjon og seljakt, spesielt Rindersbukta. Kunnskapsgrunnlaget gir ikke en god nok begrunnelse for å nekte fastboende tilgang til området. Det vises til svalbardmiljøloven § 81 om at fastboende skal sikres en mer omfattende adgang til motorferdsel enn tilreisende, og at begrensninger må begrunnes i miljøvernbehov eller for å skille motorisert og ikke-motorisert ferdse. De foreslår en lemping av reglene for fastboende i flere områder.

Totakteren ønsker ingen stenging eller redusert tilgang til Svalbardnaturen. Fastboende må fortsatt kunne kjøre snøskuter på sjøisen på fjorden. Mulighet for å besøke attraktive områder er viktig for bolyst for norsk befolkning.

Longyearbyen hundeklubb mener det er viktig å fortsatt kunne krysse sjøis på begge fjordene med skuter for å kunne ha følgeskuter til hundespann. De mener også at det bør skilles mellom fastboende og tilreisende med tanke på ferdse på sjøis, at korteste rute over fjorden er ikke alltid tryggeste rute, midtfjords er ofte tryggest og at det bør tilrettelegges for å kunne hente ut skrotter med snøskuter.

Norsk Polarinstitutt påpeker at kryssing i en rett linje over isen ikke nødvendigvis er beste måte å krysse på, da trasé bør velges ut fra snøens terreng- og forekomst av kastehuler for sel. Forskning viser at sel raskt tilpasser seg trafikk på kjente og vanlige ruter.

Svalbard Science Forum Peker på at området rundt og i Van Mijenfjorden fortsatt må kunne brukes til forskningsformål.

Svalbard lufthavn påpeker behovet for transport/aktivitet innenfor området for å drifte navigasjonsmidler, kommunikasjonsanlegg og værstasjoner. Avinor/Avinor flysikring har behov for årlig skutertur til Gunnarberget for tilsyn i mars/april. Det vil være behov for ankomst med både skuter og helikopter, og det må flys opp drivstoff til Gunnarberget. De skriver videre at Avinor flysikring drifter flyplass i Svea. Sprekker i Varpbreen/Slakbreen vanskeliggjør transport dit, noe som styrker behovet for å kjøre på sjøis. De foreslår derfor et unntak for kjøring på sjøis og kryssing av Van Mijenfjorden i forbindelse med tilsyn, drift og vedlikehold av



navigasjonsmidler, kommunikasjonsanlegg og værstasjoner. Dette må også gjelde gjestearbeidere.

Svalbard Fangst peker på at et ferdselsforbud på sjøisen på Akseløya og Fridjovhamna som foreslås har ingen hensikt, da forstyrrelse av dyr på isen er stor likevel pga. at bukta er smal. Et ferdselsforbud på sjøisen vil først ha en effekt om det blir en buffersone på land rundt hamna.

Rune Thorbjørnsen mener det må tillates å kjøre et stykke ut på isen fra Blåhuken og østover mot Svea pga. store områder med gasshull / åpent vann fra Blåhuken og østover. Det kan også være vanskelig å kjøre langs land/ på land i dårlig sikt. Kryssing av Van Mijenfjorden til hytter på sørsiden av fjorden er viktig.

Johannes Hjørnevåg mener at hytteeiere på sørsiden av Van Mijenfjorden må kunne krysse fjordisen, uavhengig om de er fastboende eller ikke.

Sondre Brochmann Larsen, Winjar og Ina Skjelten, Jan-Erik Kristiansen, Elin Bygjordet, Kennet Jonassen og Audun Gjøstein er imot ferdselsrestriksjoner og mener det vil redusere kvaliteten av å bo på Svalbard.

Sara Borchrevink Madsen og Per Fredric Frøberg og Torfinn Strømme støtter innspillet til LJFF og at det må skilles mellom fastboende og tilreisende i reguleringen.

Silje Marie Våtvik har hytte på sørsiden av Van Mijenfjorden, og mener kryssing av isen på korteste farbare vei kan være utrygg, da en må kunne ha større fleksibilitet for å krysse isen trygt, og ta hensyn til dyreliv. Det er behov for å kjøre inn til breen for å bunkre opp breis for å ha ferskvann på hytta. Hun skriver videre at det er nødvendig å kunne kjøre på isen rundt Blåhuken ettersom Sjaktbreen/Varpbreen er i bevegelse, og Høganäs og Gustavdalen blir umulige å kjøre.

### **Sysselmannens vurderinger i tilrådingen:**

Sysselmannen registrerer en relativt stor motstand mot de foreslåtte begrensningene i motorferdsel på sjøis, og de fleste innspillene som ble mottatt dreide seg om nettopp dette. Det virker imidlertid som at flere høringsparter hadde misforstått deler av forslaget som strengere enn det faktisk ble foreslått, f.eks. at det var søknadsplikt for å kjøre til hytter. Som det framgår i oppdragsbrevet er bakgrunnen for oppdraget å ivareta leveområdet for isavhengige arter, og Van Mijenfjorden forventes å bli et viktigere leveområde på vestsiden av Svalbard etter hvert som det blir mindre sjøis i de andre fjordområdene. Videre er det fastsatt i føringene for oppdraget at det er nødvendig å begrense ferdselen i deler av fjorden, i perioder når dyrelivet er særlig sårbart. Fridjovhamna og Rindersbukta trekkes fram som særlig viktige områder for å vurdere behovet for ferdselsbegrensninger. Videre sier oppdragsbrevet at det er viktig å unngå annen aktivitet som kan påvirke dyrelivet negativt, eller medføre risiko for miljøet. Det er nedfelt i målene for miljøvernet på Svalbard at miljøhensyn skal veie tyngst ved konflikt mellom miljøvern og andre interesser. Sysselmannens vurdering er at de foreslåtte reguleringene leverer på oppdraget fra Klima- og miljødepartementet, er i tråd med miljømålene for Svalbard og også har tatt hensyn til fastboende og reiselivet sine interesser.

### *Om kunnskapsgrunnlaget*

Når det gjelder høringsinnspillene om manglende kunnskapsgrunnlag for å begrense skuterferdsel, viser vi til kunnskapssammenstillingen fra Norsk Polarinstitutt hvor det fastslås det at trafikk på våren i de islagte områdene kan ha en signifikant effekt på bjørnens jaktsuksess (Kunnskapssammenstilling i forbindelse med utvidelse av Nordenskiöld Land nasjonalpark, mai

2019). En studie viser at isbjørn ofte reagerer med å løpe av sjøisen når skutere er over en kilometer unna, og binner med unger reagerer både tidligere og mere markant.

Det påpekes av flere at de siste studiene som er gjort på forstyrrelseseffekter av snøskutere på fauna er fra 2008, hvor det trolig var brukt 2-takts motorer. Sysselmannen viser til forstyrrelseseffekten er markant, og at Sysselmannen ikke er kjent med at 4- takts motorer har så redusert støynivå at det vil bli en stor forskjell i hvordan snøskutere virker forstyrrende på dyrelivet. I tillegg har økningen i motorferdsel siden 2008 vært stor på Svalbard, både blant fastboende og tilreisende. Miljømyndighetene skal etter svalbardmiljølovens § 7 legge føre-var-prinsippet til grunn dersom man mangler tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger et tiltak har. Dagens kunnskap tilsier at snøskuterferdselen slik den har vært de senere årene forstyrrer dyrelivet på sjøisen. Dersom det kommer ny kunnskap på området i fremtiden, vil reguleringene kunne vurderes på nytt.

#### *Om åpning av korridor til brefrontene*

Ettersom både Rindersbukta og Fridtjovhamna er smale bukter med en bredde på hhv. 2 km. og knapt 1,5 km. vil det ikke være mulig å kjøre inn til brefrontene her uten at sel og isbjørn ville kunne bli forstyrret. Innspillene om å opprette en korridor inn til brefrontene og å tillate ferdsel i Rindersbukta og Fridtjovhamna vil derfor ikke tilrådelig ut fra formålet om å beskytte leveområdene til isavhengige arter.

Det vil stenge muligheten for å oppleve brefrontene i området på nært hold fra snøskuter. Det er likevel mulig å oppleve brefronter på avstand, og ikke minst fra båt sommerstid, som er en mindre sårbar periode for isbjørn og sel.

#### *Begrensninger på ferdsel i Braganzavågen*

Mange ønsker at det foreslåtte ferdselsforbudet på sjøisen fjernes, også inn til Braganzavågen. Kartet i vedlegg 4 viser unntaket for hvor det er tillatt med nødvendig kryssing av fjorden på korteste farbare rute. Det skraverte området hvor kryssing er tillatt omfatter Braganzavågen. Sysselmannen ser nå at det ikke var samsvar mellom kartet og forslaget til § 5 b. Braganzavågen er et mindre viktig område for isbjørn, da det ikke er noen brefront her, og det er svært grunt og dermed lite attraktivt for sel. Vi tilrår derfor at dette endres slik at det blir samsvar mellom kart og forskriftstekst som var på høring.

#### *Tidsbegrensning*

Oppdragsbrevet fastsetter at ferdselsbegrensningene skulle vurderes for perioder når dyrelivet er særlig sårbart. Etter de faglige innspillene vi har mottatt, er den mest sårbare perioden når isbjørnbinner med nyfødte unger kommer ut av hiet, noe som skjer i overgangen mars – april. Det kan derfor vurderes om restriksjonene for ferdsel på sjøis først skal gjelde fra begynnelsen av mars.

Det imidlertid ikke hvert år at fjordisen har lagt seg før 1. mars. Iskart fra siste 6 år viser at 3 av 6 år har det ikke vært fastis på fjorden, foruten de helt innerste delene. Å tillate motorferdsel på fjordisen før 1. mars, kan således framstå som lite reelt og uten betydning for de innspillene som har kommet med hensyn til justeringer i forslaget til verneforskriften. Med tanke på oppdraget er

det likevel den mest sårbare perioden som ferdselen skal begrenses for, og for å ikke innføre strengere begrensninger enn det faglige grunnlaget tilsier, tilråder vi at motorferdselsforbudet skal gjelde fra 1. mars hvert år. Forbudet vil da vare ut skutersesongen den våren, dvs. til det ikke lenger er frossen og snødekt mark.

#### *Hvem unntaket skal gjelde for*

Som flere av høringspartene påpeker er det i svalbardmiljøloven § 81 gitt at fastboende gjennom motorferdselsforskriften skal sikres en mer omfattende adgang til motorferdsel enn tilreisende. Det er også mange, både private og offentlige instanser, som har pekt på hvor viktig det er for fastboende å ha ferdselsfrihet med motorferdsel med tanke på bolyst. Sysselmannen ser fastboendes ønske om en begrenset ferdsel på fjordisen for å kunne ta rundturer via de ulike dalene på nordsiden av Van Mijenfjorden, og til østkysten, dersom det er vanskelig å kjøre på land. Det vurderes at dette ikke blir noen stor økning fra dagens nivå, da antall fastboende på Svalbard er relativt stabilt. Unødvendig ferdsel på kryss og tvers, og opphold på isen vil ikke være tillatt, og ferdsel i de mest sårbare områdene unngås gjennom de ferdselsforbudene som er satt for Rindersbukta og Fridtjovhamna.

I forslaget som var på høring var det i § 5 foreslått et unntak for a) fastboende for kryssing av fjorden, og b) for ferdsel på korteste farbare rute langs land for adkomst til hytter mellom Kapp Schollin og Kapp Amsterdam. Begrepet kryssing var i høringen uklart om det gjaldt på langs og på tvers av fjorden, eller bare en av delene. Vi ser ikke bort fra at høringsinnspillene fra fastboende som gikk på motstand mot begrensninger i ferdsel bunnet i denne misforståelsen, og at mange oppfattet det at man bare kunne krysse på tvers av fjorden. Sysselmannen tilrår derfor en endring som presiserer at det både gjelder på langs og på tvers av fjorden.

Sysselmannen ser behovet til fastboende, samt hytteeiere som er tidligere fastboende, om å komme seg til hytter, både private og lags- og foreningshytter. Også på grunn av at Slakbreen /Varpbreen er i bevegelse, og at det vil trolig bli vanskelig å kjøre til hyttene i Gustavdalen/ Vintergata via dette bresystemet i framtida. På sørsiden av Van Mijenfjorden er det kun et fåtall hytter, og disse ligger langt fra brefronter. Sysselmannen tilrår derfor som foreslått at eiere og brukere av hytter skal kunne komme seg til hytter ved ferdsel over fjordisen. Dette inkluderer også næringshytta som har tillatelse i Slettvika. Innspillet om at hytteeiere som ikke er fastboende må ha adgang til å komme seg til egen hytte, er dermed også tatt hensyn til. Stedsangivelsen fra Kapp Schollin til Kapp Amsterdam utgår, da det blir enklere om det vises til kartet for hvor man kan kjøre på isen for adkomst til hytter. Dette blir i realiteten ingen endring i forhold til høringen ettersom det ikke er hytter øst for Kapp Amsterdam.

Sysselmannen ser reiselivets behov for kjøring på sjøisen for å kunne opprettholde tilbudet om rundturer fra Barentsburg og Isfjord radio via Van Mijenfjorden og Reindalen. Omfang av reiselivets ferdsel og miljøkonsekvenser av dette er imidlertid usikkert. Sysselmannen har ikke eksakte tall på hvor mange slike turer dette er snakk om i sesongen. Ut fra turmeldinger og egne oppsyn i felt, vurderer vi det som begrenset i dag. Disse rundturene vurderes som litt krevende. Nedleggingen av Svea er et forhold som kan ha ulike virkninger for omfanget av ferdsel til området. Muligheten for bespisning innendørs i Svea vil ikke lenger være aktuelt, men Svea i seg selv kan likevel være en attraksjon i framtiden. På grunn av at Slakbreen/Varpbreen er i bevegelse, er adkomstveien via Gustavdalen i praksis stengt. For å bruke

Van Mijenfjorden som en del av en rundtur må man derfor heretter kjøre via Reindalen /Berzeliusdalen eller via Østkysten. Kjøring på land langs nordsiden av fjorden er krevende, da det er skrått, gjerne avblåst eller lite snø, og er ikke å anbefale.

Sysselmannen har de siste fire årene vedtatt en midlertidig endring i motorferdselsforskriften som har regulert ferdsel på fjordisen på blant annet Van Mijenfjorden av hensyn til sårbare, isavhengige arter. Det er samtidig vært en åpning for å ferdes på kortest farbare rute langsetter land på nordsiden av fjorden fra utløpet av Berzeliusdalen til Braganzavågen.

Etter motorferdselsforskriften er det ikke tillatt for tilreisende å kjøre på sørsiden av Van Mijenfjorden, så det vil kun være aktuelt å krysse på langs på nordsiden av fjorden fra punktet med ferdselsforbud på land ved Kapp Schollin og inn til og med Braganzavågen. Dette vil gjøre at man unngår de mest sårbare områdene, som er Fridtjovhamna og Rindersbukta. Som en del av prosessen med endringer i miljøregelverket ligger det an til å at det blir krav om sertifiserte guider for all turistvirksomhet. Dette vil bidra til å sikre at ferdselen fra organiserte turopplegg skjer aktsomt og at det tas hensyn til sårbart dyreliv på fjorden når en kjører langsetter fjorden med grupper av turister. Ved å kunne kjøre på fjordisen vil næringen også ha større fleksibilitet med tanke på rutevalg, noe næringen har ytret et sterkt behov for. Ved å opprettholde unntak for organiserte turopplegg i verneforskriften, vil det organiserte reiselivet ha den samme muligheten de har hatt siste fire år for rundturer via Van Mijenfjorden, selv om det har vært reguleringer av ferdselen på fjordisen.

Sysselmannen har vært i tvil. På bakgrunn av at de mest sårbare områdene beskyttes og ferdselen til nå har vært vurdert som miljøforsvarlig ved de midlertidige endringene i motorferdselsforskriften, så har vi har kommet fram til at det bør tillates kjøring langs nordsiden av fjorden for organisert turopplegg, på korteste, sikre og farbare rute. Det foreligger for øvrig ikke rettslig grunnlag for å gi fortrinn til lokalt forankrede turoperatører.

#### *Hvor unntaket skal gjelde*

Mange høringsparter påpekte at korteste, farbare rute langs land ikke nødvendigvis er den beste, da det både kan være gasshull/åpent vann langs land, og at det midtfjords ofte kan være mer avblåst og dårligere egnet habitat for isavhengige arter. Sysselmannen imøteser dette, både fra et sikkerhets- og miljøperspektiv. Ved å ikke begrense unntaket til korteste, farbare rute langs land overlates veivalget i større grad til den enkelte. Ordlyden i forslaget hindrer likevel unødvendige stopp og opphold, unødvendige omveier mm., noe som vil bli en innstramning og begrensning i forhold til dagens praksis. Det skal uansett tas hensyn til dyrelivet jf. sml. §§ 5 og 30.

Sysselmannen tilrår derfor at det tillates nødvendig kryssing av fjordisen på langs og på tvers for fastboende og for eiere/brukere av hytter på korteste, sikre og farbare rute. Det skal i tråd med aktsomhetsbestemmelsen i sml. § 5 tas særlige hensyn til fauna ved slik kryssing, slik at dyrelivet ikke forstyrres.

#### *Motorferdsel i forbindelse med seljakt*

Flere av høringspartene var opptatt av at motorferdsel i forbindelse med seljakt måtte være tillatt. En viktig del av oppdraget var beskytte leveområdene for isavhengige arter mot forstyrrelser og annen negativ påvirkning. Som flere påpeker er det tillatt med seljakt. Jf. forskrift om høsting på Svalbard er jakt på ringsel tillatt i perioden 1.2. – 20.3. og 20.5. – 30.11. Jakt på storkobbe er

tillatt 1.2. – 27.4 og 5.6. – 30.11. Øvrige vilkår og forhold, som transport i forbindelse med jakt reguleres ikke gjennom høstingsforskriften. Ettersom ringseljakt uansett ikke er tillatt i den mest sårbare perioden mellom 20.3-20.5 har det ingen hensikt å gjøre unntak for motorferdsel for seljakt. Det er for øvrig mulig å hente skrotter med hundespenn eller på ski. Vi har forståelse for at jakta blir mindre effektiv og mer utfordrende, men i denne sammenhengen vurderer vi at miljøhensyn må veie tyngst, og at et generelt unntak for motorferdsel til seljakt vil være direkte i motstrid med begrunnelsen for utvidelsen av nasjonalparken.

#### *Motorferdsel i forbindelse med henting av is*

Sysselmannen ser at det er praktisk å hente bre-is inne ved brefrontene for å ha tilgang til ferskvann når en er på hytta. Det finnes likevel alternativer, som å ta med seg ferskvann på kanner eller smelte snø. Etter Sysselmannens vurdering er ikke ishenting et tungtveiende hensyn som det må gis et særskilt unntak for.

#### *Ferdselsforbud på land rundt Fridtjovhamna*

Et motorferdselsforbud på sjøisen vil ha liten hensikt, siden området er lite og enhver ferdsel på sjøisen vil forstyrre dyrelivet i området. Det foreslås derfor et koordinatfestet ferdselsforbud på land i en egen bestemmelse. *Åpning for motorferdsel i andre områder:*

Det var flere høringsparter som mener det bør åpnes for ferdsel gjennom Lundstrømdalen, ettersom dette vil minke behovet for ferdsel på Van Mijenfjorden. Dette er også en tryggere trasé, særlig ettersom adkomsten til Van Mijenfjorden via Slakbreen/Sjaktbreen/Varpbreen er svært risikabel pga. at breene er i bevegelse, og det er store sprekkdannelser i området. Det foreslås også andre områder som bør åpnes, som i dag har motorferdselsforbud etter 1. mars for fastboende. Dette som en erstatning for begrensninger i ferdselen på fjordisen, for eksempel området rundt Drønbreen.

Begrensninger i motorferdsel som ikke har direkte tilknytning til utvidelsen av nasjonalparken i Van Mijenfjorden er ikke en del av oppdraget fra Klima- og miljødepartementet og har heller ikke vært på høring. Lundstrømdalen ligger også utenfor den nye avgrensningen for Nordenskiöld Land nasjonalpark. Slike endringer vil være en del av eventuelle endringer i motorferdselsforskriften. Sysselmannen mener at forslaget om åpning av ferdsel gjennom Lundstrømdalen bør vurderes på et senere tidspunkt, hvor konsekvenser av endringen må utredes nærmere. Vi tilrår derfor at dette vurderes ved en eventuell endring av motorferdselsforskriften.

#### *Motorferdsel på sjøisen av Van Keulenfjorden*

Flere høringsparter mener det ikke bør være begrensninger i motorferdsel på fjordisen på Van Keulenfjorden. Etter verneforskriften er det forbudt med motorferdsel innenfor Sør-Spitsbergen nasjonalpark, men det kan gjøres unntak. Grensa for nasjonalparken i nord går midt i Van Keulenfjorden. I henhold til vernebestemmelsene for Sør-Spitsbergen nasjonalpark, kan det gis dispensasjon for motorferdsel til fastboende. Sysselmannen har en praksis med å innvilge søknader om motorferdsel til fastboende innenfor nasjonalparken på gitte vilkår, bl.a. er det en rapporteringsplikt for at Sysselmannen skal ha oversikt over ferdselen som er gjennomført.

Sysselmannen vurderer det som mest praktisk at det er samme regulering samt søknadsprosedyre for hele Van Keulenfjorden. Det må tas sikte på å utarbeide et felles søknadsskjema for

Van Keulenfjorden, selv om det reguleres gjennom to forskjellige verneforskrifter. Ettersom det ikke er hytter i bruk på nordsiden av Van Keulenfjorden, er det lite aktuelt at det er behov for å kunne kjøre på sjøisen på halve fjorden uten at man skal krysse til sørsiden.

### **Sysselmannens samlede tilråding**

For å forenkle forskriftsteksten foreslås det å slå sammen § 5 annet ledd bokstav a) og b), hvor det framgår at det likevel er tillatt med nødvendig ferdsel på sjøis for fastboende og for adkomst til hytter på korteste, sikre og farbare rute i område som vist på kart i vedlegg 4. Ny § 5 b) vil omfatte unntak for organiserte turoperatører på korteste, sikre og farbare rute langs nordsiden av fjorden fra sonen med ferdselsforbud på land ved Fridtjovhamna og inn til og med Braganzavågen. Dette for å kunne gjennomføre rundturer med turistgrupper. Det gis ikke unntak for motorferdsel i Rindersbukta eller Fridtjovhamna.

**Miljødirektoratets tilråding** støtter i all hovedsak Sysselmannens vurdering med noen mindre endringer når det gjelder reguleringen av motorferdsel på sjøis. Vi ser i likhet med Sysselmannen at det ut fra høringsuttalelsene er behov for å presisere og tydeliggjøre innholdet i unntakene fra forbudet mot motorferdsel på sjøis. Forbudet er i stor grad en videreføring av det midlertidige forbudet som har vært etablert de siste 4 årene. Spesielt viktige områder for dyrelivet, Fridtjovhamna og Rindersbukta, stenges helt for motorferdsel. For øvrig vil et stort areal fortsatt kunne dekke nødvendige behov for ferdsel i tråd med dagens aktivitet og motorferdselregelverket.

Mange av høringsuttalelsene viser til at eksisterende regelverk gjennom bestemmelsene i svalbardmiljøloven gir tilstrekkelig beskyttelse av dyrelivet og at bl.a. økt sanksjonering bør velges framfor et forbud mot motorferdsel på sjøisen. Miljødirektoratet viser til kunnskapsgrunnlaget hvor forstyrrelseseffektene av motorferdsel fremgår, og bl.a. viser at lyd kan bære langt og forstyrre enkelte individer av isbjørn på flere kilometers avstand. Samtidig har habitatet til isbjørn, ringsel og andre isavhengige arter en negativ utvikling da klimaendringene i Arktis har medført store endringer i forekomst av sjøis. Isen reduseres stadig og minkende sjøis i fjordene rundt Svalbard er en begrensende faktor for bestandsutviklingen for ringsel og dermed en begrensning i arealer der isbjørnen kan jakte på ringsel. Motorferdsel på sjøisen har derfor med stor sannsynlighet negativ innvirkning på isbjørnen og ringselens bruk av de samme områdene, og blir en negativ tilleggsfaktor som gjør at den samlede belastningen kan bli for stor. I lys av klimaendringene og i et føre var-perspektiv er det derfor nødvendig å beskytte disse habitatene ved å konsentrere motorferdsel og annen aktivitet her på mindre arealer av sjøisen. Selv om det foreslås et forbud mot motorferdsel på sjøisen medfører unntakene at mye av aktiviteten som foregår i dag kan fortsette, men innenfor et mer begrenset areal enn i dag.

Vi er enige i at den mest sårbare perioden for dyrelivet knyttet til fastis er på våren, og støtter Sysselmannens forslag med å begrense forbudet til etter 1. mars. For øvrig har vi i bokstav a) - c) presisert unntakene fra forbudet ved å tydeliggjøre hvem som kan kjøre hvor i området som vist på kart i vedlegg 4. Felles for bokstav a) - c) er at motorferdsel på sjøisen skal være nødvendig og skal skje på korteste farbare rute. Høringsuttalelsene synliggjør at det er behov for å si noe nærmere om hva som ligger i "farbare". For å gjøre regelverket mest mulig tydelig foreslår vi at dette tas inn i bestemmelsen. Mange av uttalelsene viser til at det ofte ikke er trygt å kjøre korteste rute langs land og at det må være adgang til å kjøre lengre ut for å ivareta sikkerheten. Miljødirektoratet viser til at en rute som ikke er trygg og sikker ikke vil være "farbar", og at

begrepet gir tilstrekkelig fleksibilitet til å velge en rute på sjøisen som ivaretar sikkerheten. I “farbar” ligger også at man skal velge en rute som ivaretar hensynet til dyr som befinner seg på isen slik at disse ikke forstyrres unødig.

Bokstav a) omhandler fastboende som her gis adgang til å krysse fjorden samt kjøre langs land på nordsiden. Vi beholder begrepet kryssing som språklig er enklere og dekker ferdsel over fjorden både når denne skjer rett over fjorden, på langs eller på tvers. Motorferdsel langs land begrenses til nordsiden av fjorden både her og i bokstav c). Dette vil gi tilstrekkelig fleksibilitet til å hensynta sikkerheten, praktiske kjøreforhold, samt å unngå forstyrrelse av dyrelivet, f.eks. ved å kunne kjøre rundt områder der det ligger ringsel eller er kastehuler. Samtidig medvirker dette til at forstyrrelsene fra motorferdsel konsentreres hovedsakelig til nordsiden av fjorden, og gir et fastere frirom for dyrelivet på sørsiden. Når man først har kjørt ut på isen skal korteste farbare rute velges for å komme seg fra a til b, det er ikke nødvendig å ta omveier inn på land igjen selv om enkelte steder av strekningen er mulig å gjennomføre på land. Bokstav b) omhandler all adkomst til hytter og omfatter både tilreisende, fastboende og turoperatører. Bokstav c) regulerer deltagere i turopplegg organisert av turoperatører sin adgang til å kjøre langs land på nordsiden av fjorden. Slik ferdsel kan skje fra Kapp Schollin (der forbudssonen for ferdsel på sjøis i Fridtjofhamna ender) og helt inn til Braganzavågen. Vi støtter dermed Sysselmannens vurdering ved å justere strekningens lengde fra Kapp Amsterdam til Braganzavågen.

Flere av høringspartene er bekymret for at forbudet mot ferdsel på sjøis vil begrense dagens aktivitet ift forskning og studier, og bremse dagens viktige bidrag inn i internasjonal polarforskning. Aktiviteten er også i dag i stor grad underlagt søknadsplikt, men forslaget medfører en endring i hvem som kan kjøre på sjøisen, hvor det kan kjøres og opphold på sjøisen. Forslaget § 10 gir dispensasjonsadgang for “vitenskapelige eller særlige grunner” etter svalbardmiljøloven § 22. “Vitenskapelige grunner” er etter langvarig praksis fortolket slik at det også omfatter aktiviteter knyttet til undervisning på høyere nivå, som fag ved UNIS.

Svalbard lufthavn viser i sin uttalelse til behov for motorferdsel og landing med helikopter for å drifte navigasjonsmidler, kommunikasjonsanlegg og værstasjoner. Avinor AS er for perioden 2019-2021 gitt landingstillatelse bl.a. på Gunnarberget med hjemmel i sml § 83, og slik landing vil fortsatt kunne omsøkes etter dispensasjonsbestemmelsen i forskriften § 9 e). Der det er behov for motorferdsel over Van Mijenfjorden for adkomst til Gunnarberget vil dette være omfattet av unntaket i § 5 bokstav a) for fastboende. Der tilreisende skal utføre disse oppdragene må imidlertid motorferdselen omsøkes. Denne ferdselen bør derfor ha en egen dispensasjonshjemmel i likhet med landing med luftfartøy og vi åpner for dette ved å ta inn dispensasjonsadgang for motorferdsel på sjøis, frossen og snødekt mark i § 9 e).

#### Ferdselsforbud på land rundt Fridtjofhamna

Miljødirektoratet mener Sysselmannens forslag er fornuftig og godt begrunnet. Selv om det på et faglig grunnlag vurderes nødvendig å innføre et motorferdselsforbud på land for å beskytte isavhengige arter i hamna, og man vurderer at opplevelsesverdiene fremdeles er ivaretatt, er dette et nytt forslag. Det har dermed ikke vært på høring og høringspartene har ikke fått mulighet til å uttale seg om sin bruk av området og hvilke konsekvenser et forbud vil ha. Miljødirektoratet mener derfor forslaget må sendes på høring før eventuell vedtagelse.

Når det gjelder øvrige forhold fremkommet under høringen er Miljødirektoratet enig med Sysselmannens og viser til Sysselmannens begrunnelse.

**Klima- og miljødepartementet** mener, i likhet med Miljødirektoratet, at forbudet mot motorferdsel på sjøis med de presiseringer av innholdet i unntakene som nå er gjort, i stor grad er en videreføring av det midlertidige forbudet gitt med hjemmel i forskrift av 24. juni 2002 nr. 723 om motorferdsel på Svalbard som har vært etablert de siste fire årene.

Departementet viser til at klimaendringer og stadig mindre sjøis øker behovet for å beskytte isavhengige arter i fjordområder som fortsatt har sjøis om våren mot forstyrrelse fra ferdsel, og at Van Mijenfjorden og særlig områdene med brefronter i Rindersbukta og Fritjovhamna er særlig viktige i denne sammenheng. Departementet mener forbudet med de foreslåtte unntakene ivaretar behovet for å beskytte isavhengige arter i tråd med miljømålene for Svalbard, og samtidig tar hensyn til fastboende og reiselivet sine interesser i rimelig grad.

Departementet har merket seg Sysselmannens oppfatning av at flere høringsparter hadde misforstått deler av forslaget som strengere enn det som faktisk ble foreslått, og legger til grunn at flere av synspunktene til høringsinstansene er ivaretatt med de presiseringer og tydeliggjøringer av unntakene fra forbudet som nå er gjort.

Departementet ser de faglige argumentene for Sysselmannens forslag om ferdselsforbud på land rundt Fritjovhamna. Dette er imidlertid et nytt forslag som ikke har vært på høring, og kan derfor ikke vedtas nå. Departementet vil vurdere behovet for å sende et slikt forslag på høring senere, på bakgrunn av erfaringer med de bestemmelsene som nå blir etablert. Klima- og miljødepartementet slutter seg for øvrig til Miljødirektoratets vurderinger.

#### *4.1.4 Forbud mot isbryting (§ 6)*

Universitetsenteret på Svalbard, UNIS viser til at de har flere undervisnings- og forskningstokt hvor sjøisen brukes som plattform for datafangst, studier og observasjoner. UNIS vil ha behov for også i fremtiden å kunne bruke Van Mijenfjorden som plattform for vitenskapelige tokt og mener dette har marginal betydning for isdekket videre innover i fjorden.

**Sysselmannens tilråding** viser til at det kan søkes om dispensasjon etter § 10 når vitenskapelige grunner foreligger og det vil bli en konkret vurdering i de enkelte tilfellet om det er behov for denne aktiviteten. Sysselmannen mener dispensasjonshjemmelen dekker UNIS sitt innspill, og ser ikke at det er behov for ytterligere endringer eller presiseringer i vernebestemmelsene.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig med Sysselmannen og viser til Sysselmannens begrunnelse. Et direkte forbud vil i liten grad medføre noen realitetsendring i forhold til dagens praktisering etter sml. § 73, men vil gjøre rettstilstanden klarere.

**Klima- og miljødepartementet** slutter seg til Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering, men foreslår å endre ordlyden i forslaget. Endringen innebærer ikke en materiell endring av bestemmelsen slik den sto i høringsforslaget.



#### 4.1.5 Tillatelse etter søknad (§ 9)

Institute of Geophysics Polish Academy of Sciences, Hornsund foreslår at personer som reiser til og fra Hornsund forskningsstasjon også blir en del av de som kan søke om å kjøre på isen på Van Keulenfjorden i den utvidete nasjonalparken.

Totakteren mener det er viktig og riktig at det åpnes for ferdsel på Van Keulenfjorden.

Kystverket viser til behov for å kunne drive ettersyn av basestasjonene og ferdselsforbudet med luftfartøy er en ulempe i så måte. Kystverket mener samtidig at forvaltningsmyndighetens praksis ved behandling av søknader om landing ellers på Svalbard har fungert tilfredsstillende. Kystverket mener at begrepet *navigasjonsmidler* bør endres til *navigasjonsinnretninger*, jf. havne- og farvannsloven. Kystverket mener videre det bør åpnes for at også nye innretninger kan tillates.

**Sysselmannens tilråding** viser til at det vil være en søknadsplikt for fastboende for å kjøre på Van Keulenfjorden innenfor Nordenskiöld Land nasjonalpark, i likhet med praksis i den sørlige delen av fjorden som ligger innenfor Sør-Spitsbergen nasjonalpark. Forskerne i Hornsund er vanligvis stasjonert på stasjonen i 6 måneder, og registreres ikke som fastboende. Sysselmannen har ikke mottatt søknader for snøskuterkjøring i Sør-Spitsbergen nasjonalpark fra forskere i Hornsund, og har derfor grunn til å tro at behovet for å kjøre over Van Keulenfjorden ikke er stort. Det er derfor ikke hensiktsmessig med en egen unntakshjemmel for de som er i Hornsund. Det er likevel anledning til å søke om dispensasjon fra motorferdselsforbudet gjennom den generelle dispensasjonshjemmelen i § 10. Motorferdsel på Van Keulenfjorden er omtalt over i kapittel 5.1.3. Sysselmannen vurderer det som praktisk at det er samme regulering for hele Van Keulenfjorden.

Sysselmannen støtter Kystverkets innspill om å endre «navigasjonsmidler» til navigasjonsinnretninger, for å oppnå en enhetlig begrepsbruk i regelverket. § 9 e) endres til «landing med luftfartøy i forbindelse med tilsyn, vedlikehold og drift av navigasjonsinnretninger, kommunikasjonsanlegg og værstasjoner».

**Miljødirektoratets tilråding** har merket seg Kystverket sin uttalelse om at Sysselmannen bør kunne gi tillatelse til nye navigasjonsinnretninger. Miljødirektoratet anbefaler derfor at det i § 9 ny bokstav g) fastsettes at Sysselmannen kan gi tillatelse til oppføring av nødvendige navigasjonsinnretninger for å trygge ferdselen til sjøs. Forskriften åpner for at Sysselmannen kan gi tillatelse til landing med luftfartøy i forbindelse med tilsyn, vedlikehold og drift av navigasjonsinnretninger, kommunikasjonsanlegg og værstasjoner og Miljødirektoratet legger til grunn at AIS-basestasjoner faller inn under dette. Miljødirektoratet er for øvrig enig med Sysselmannen og viser til Sysselmannens begrunnelse.

**Klima- og miljødepartementet** er enig med Miljødirektoratet i at Sysselmannen bør kunne gi tillatelse til nye navigasjonsinnretninger for å trygge ferdselen til sjøs og at et derfor tas inn en bestemmelse i § 9 første ledd bokstav g. Departementet støtter for øvrig Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering.

#### 4.1.6 Dispensasjon fra bestemmelsene (§ 10)

Norsk Polarinstitutt mener det bør tydeliggjøres at det kan dispenseres fra vernebestemmelsene når vitenskapelige eller særlige grunner for øvrig taler for det. Slik ordlyden er utformet i dag må

man kjenne til ordlyden i Svalbardmiljøloven § 22 for å vite at det kan dispenseres fra vernebestemmelsene når vitenskapelige eller særlige grunner for øvrig taler for det.

Svalbard Science forum ber om at det må legges til rette for en forenklet søknadsprosess og prosedyre som gjør at forskning kan gjennomføres slik som i dag.

**Sysselmansens tilråding** vurderer at henvisingen til dispensasjonshjemmelen i svalbardmiljøloven sikrer at det unngås eventuelle ulikheter mellom dispensasjonshjemlene i lov og forskrift ved eventuelle endringer i regelverket. Når det gjelder innspillet fra SSF så er det allerede etablert forenklete prosedyrer gjennom samarbeidet om RIS- portalen, og dette er stadig under utvikling og et arbeid som SSF deltar i. Sysselmanen opprettholder forslaget dispensasjonsadgangen som var på høring.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig i Sysselmansens vurdering.

**Klima- og miljødepartementet** støtter Sysselmansens og Miljødirektoratets vurdering.

#### *4.1.7 Forvaltningsmyndighet (§ 11)*

Riksantikvaren ser det som positivt at Riksantikvaren likestilles med Miljødirektoratet som godkjenninginstans ved utarbeidelse av forvaltningsplaner for området.

**Sysselmansens tilråding** viser til at det ikke foreslås at Riksantikvaren sidestilles med Miljødirektoratet, men det står at Miljødirektoratet skal godkjenne forvaltningsplaner etter samråd med Riksantikvaren. Dette betyr likevel at Riksantikvaren skal trekkes inn i prosessen, og at Miljødirektoratet må rådføre seg med Riksantikvaren.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig med Sysselmanen. Bestemmelsen om rådføring med Riksantikvaren før godkjenning av forvaltningsplaner er i samsvar med etablert praksis i andre verneområder.

**Klima- og miljødepartementet** støtter Sysselmansens og Miljødirektoratets vurdering.

## **4.2 Andre merknader til forslaget**

### *4.2.1 Ingen merknader*

Justis- og beredskapsdepartementet og Utenriksdepartementet har ingen merknader til forslaget. Fiskeridepartementet har ingen merknader utover at endringene vil ikke være til hinder for fiskefartøys bruk av området, da bruken er vest for Akseløya.

### *4.2.2 Om verneplanen generelt og prosessen*

Longyearbyen lokalstyre mener forslaget mangler vurdering av verdien av vern opp mot verdien av brukerinteressene, og stiller spørsmål ved hvordan ser man for seg å utøve kontroll i områdene.

Norsk Polarinstitutt (NP) påpeker at de beskrevne miljøverdiene i området er i tråd med den kunnskapen som NP besitter, både på arts-, bestands- og økosystemnivå. Denne kunnskapen er ervervet gjennom mange år med forskning og overvåking. De påpeker videre flere feil i navnebruk i høringsdokumentet og ber om at dette rettes.

Institute of Geophysics Polish Academy of Sciences, Hornsund påpeker at området brukes av fastboende, arbeidere og forskere på reise til Hornsund forskningsstasjon og at ferdsel til Hornsund er relatert til forskning, teknisk eller logistikkfunksjoner ved stasjonen.

AECO påpeker at nye, hastige reguleringer, mangel på involvering og utydelig målsetting gjør reiselivsvirksomhet vanskelig. De har ingen innvendinger mot utvidelsen, så lenge det ikke senere vil komme betydelige innskrenkninger for ferdsel i nasjonalparken generelt. Forslagene er i stor grad i samsvar med det som allerede gjelder for AECOs medlemmer gjennom organisasjonens guidelines (selvpålagte retningslinjer).

Arctic Travel Company Grumant støtter utvidelsen, men skriver at reglene ikke må få innvirkning på bærekraftig utvikling av samfunnet på øya eller utelukkende ivareta miljøverninteresser.

Svalbard Villmarkssenter støtter utvidelsen, men mener det bør omfatte et større område.

Visit Svalbard, Hurtigruten og Basecamp Explorer mener at alle igangsatte regelverksendringer må sees i sammenheng, og det råder usikkerhet hvordan alle reguleringene vil virke i samtidighet og vil påvirke reiselivsnæringen.

Longyearbyen jeger- og fiskerforening (LJFF) skriver at lokalbefolkningens avtrykk i naturen er tilnærmet ubetydelig, og hensynet til lokalbefolkningen må vektlegges i alle politiske vurderinger som gjøres angående forvaltningen av øygruppen. LJFF mener at lokalbefolkningen sitter på mye kunnskap som må tas inn i forvaltningen av verneområdene. LJFF mener videre at Miljødirektoratet må vurdere en demokratisk prosess som i større grad involverer lokalbefolkningen. og ønsker at det i fremtidige prosesser innføres «vern ved bruk» og at lokal kunnskap i større grad blir vektlagt.

Svalbard Fangst frykter at nasjonalparkstatus vil tiltrekke folk til området. Masseturisme fører til innføring av i utgangspunktet unødvendige restriksjoner, også for fastboende.

Audun Gjøstein har ikke motforestillinger mot utvidelse av nasjonalparken, men mener at forslaget på enkelte områder går for langt i å verne marginale og dårlig dokumenterte vernebehov på bekostning av allmenhetens mulighet til å oppleve Svalbards natur- og kulturarv.

Alexander Pilditch er kritisk til Sysselmannens arbeid og har misnøye mot at Sysselmannen ikke samarbeider og lytter til lokalbefolkningen.

Kenneth Jonassen og Torfinn Strømme mener det er positivt med vern, men restriksjoner framstår som svært inngripende, og mener at eksisterende forbud mot forstyrrelse av fauna er tilstrekkelig.

Sondre Brochmann Larsen støtter utvidelsen, men mener scootertrafikk for både lokalbefolkningen og turisme må tillates.

**Sysselmannens tilråding** viser til at utvidelse av Nordenskiöld Land nasjonalpark ble gitt i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet i oktober 2018. Sysselmannen satte i gang prosessen med oppstartsmelding 18. juni 2019. Det ble etablert tre arbeidsgrupper med oppstartsmøte 4. desember 2019, og arbeidsgruppene jobbet med innspill til forvaltnings- og verneplanarbeidet på Svalbard. Arbeidsgruppene hadde frist for innspill 1. mai 2020. Den faglige bakgrunnen for forslaget til utvidelse av nasjonalparken er utarbeidet av Norsk Polarinstitutt (NP). Basert på innspillene fra NP og de lokale aktørene, utarbeidet Sysselmannen et forslag til utvidelse av nasjonalparken som ble sendt på høring i januar 2021. Saksbehandlingsreglene for verneforslag i

svalbardmiljøloven § 13 er fulgt på alle punkter, også når det gjelder involvering, hvor det var offentlig høring både ved oppstart og ved forslag til verneplan.

De aller fleste innspillene dreier seg om begrensningen i motorferdsel på sjøis, hvor både lokalbefolkningen og næringsaktørene generelt er imot å få begrensninger i sin mulighet til å ferdes med snøskuter. Oppdraget var å beskytte leveområder for isavhengige arter, i en tid hvor klimaendringene reduserer leveområdene dramatisk. I oppdraget lå det også å vurdere behov for, og eventuelt foreslå, nærmere avgrensede områder med begrensninger i ferdsel av hensyn til sårbart dyreliv. Kunnskapsgrunnlaget tilsier at det er grunn til å begrense ferdsel på sjøis, og det er Sysselmannens vurdering at forslaget ivaretar formålet med utvidelsen av nasjonalparken, samtidig som lokalbefolkningen og reiselivsaktører fortsatt har mulighet for motorferdsel i området. Etter Sysselmannens vurdering er prosessen gjennomført i tråd med de kravene som svalbardmiljøloven og forvaltningsloven fastsetter. Sysselmannens vurdering er at lokalbefolkningens kunnskap og behov er søkt ivaretatt gjennom prosessen, og at kravene i sml. § 13 er tilstrekkelig for å sikre en demokratisk og involverende prosess. Sysselmannen ser ikke behov for å gjøre endringer i vernebestemmelsene på bakgrunn av de generelle høringsinnspillene.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig med Sysselmannen i at prosessen for utvidelsen av nasjonalparken er i tråd med svalbardmiljøloven og viser til Sysselmannens beskrivelse av prosessen. Som følge av høringen, er det blant annet gjort presiseringer i reguleringen av motorferdsel på sjøisen for å gjøre bestemmelsen klarere og åpne for at organiserte turoperatører kan kjøre på sjøisen når det er nødvendig for gjennomføring av rundturer. Lokalbefolkningen og reiselivets behov er vurdert og tatt hensyn til ved utforming av regelverket. Miljødirektoratet mener tilrådingen er i samsvar med oppdraget om å gi en bedre beskyttelse av naturmiljøet og isavhengige arter, samtidig som andre hensyn er ivaretatt gjennom at det er gitt adgang til bruk av sjøisen når dette er nødvendig for nærmere bestemte formål.

**Klima- og miljødepartementet** er enig i Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering.

#### *4.2.4 Avgrensning av området*

Svalbard Villmarkssenter mener utvidelsen også burde inkludert området opp Kjellstrømdalen og opp til grensa for der det er motorferdselsforbud for alle etter 1. mars, slik at man kunne fått et sammenhengene ikke-motorisert område.

Svalbard lufthavn AS foreslår et unntak fra nasjonalparken på og rundt navigasjonsanlegget på Gunnarberget for å legge til rette for helikopterlandingsplass, og ombygging til ny infrastruktur og energiløsning for anlegget.

**Sysselmannens tilråding** viser til at Svalbard Villmarkssenters forslag er begrunnet i et ønske om et større ikke-motorisert område. Reguleringene av motorferdsel i motorferdselsforskriften følger i liten grad grensene for naturvernområdene på Sentral-Spitsbergen. Det legges heller ikke opp til en begrensning i motorferdsel gjennom verneforskriften i området i Kjellstrømdalen, da dette reguleres i motorferdselsforskriften. Ettersom formålet med utvidelsen primært er vern av Van Mijenfjorden som leveområde for isavhengige arter, vil det etter Sysselmannens vurdering ikke være i tråd med oppdraget å trekke grensa lengre nord eller øst enn nødvendig for å beskytte leveområdene på fjordisen, og ikke uten at dette har vært på offentlig høring. Innspillet fra Svalbard Villmarkssenter vil være relevant ved en eventuell endring av

motorferdsforskriften. Sysselmannen tilrår avgrensning av nasjonalparken slik det framgår i høringsdokumentet.

Når det gjelder unntak rundt anlegget på Gunnarberget åpnes det for å gi tillatelser til landinger i forbindelse med tilsyn, drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger i og Sysselmannen vurderer at det derfor ikke nødvendig å gjøre et permanent unntak for området rundt anlegget for å sikre Svalbard lufthavns behov for vedlikehold på Gunnarberget.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig i Sysselmannens vurderinger og tilrår at foreslåtte vernegrense vedtas. Forskriftens bestemmelser om inngrep og mulighetene for å gjøre fremtidige endringer i det eksisterende anlegget på Gunnarberget er omtalt i kapittel 6.1.1 over.

**Klima- og miljødepartementet** mener at den foreslåtte vernegrensen ivaretar formålet med vernet og er enig Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering.

#### *4.2.5 Forslag til navneendring*

Norsk Polarinstitut (NP) foreslår Van Mijenfjorden nasjonalpark som nytt navn og skriver at NPs navnekomite bør involveres før endelig navnevedtak gjøres.

Svalbard Fangst foreslår Bellsund nasjonalpark på grunn av at både Van Mijenfjorden og Van Keulenfjorden innlemmes i nasjonalparken.

AECO foreslår Sentral-Spitsbergen nasjonalpark som nytt navn.

**Sysselmannens tilråding** støtter forslaget om navneendring til Van Mijenfjorden nasjonalpark. Van Mijenfjorden ligger sentralt i det nye området som nå vernes, og fjorden vil utgjøre en stor del, opp mot ¼, av nasjonalparkens areal. Dette vil også gjenspeile og tydeliggjøre fjordens betydning, og være i tråd med de nye elementene i formålsparagrafen, om ivaretagelse av viktige leveområder for isavhengige arter. Det bør vurderes at navnet Nordenskiöld Land nasjonalpark endres til Van Mijenfjorden nasjonalpark. Før vedtak må Norsk Polarinstitutt's navnekomite rådføres.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig i Sysselmannens vurdering og tilrår at nasjonalparken får navnet Van Mijenfjorden nasjonalpark. NPs navnekomite er kontaktet og de har kvalitetssikret navnet.

**Klima- og miljødepartementet** er enig i forslaget til navneendring og slutter seg til Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering.

#### *4.2.6 Ferdsel på sjøen*

Svalbard fangst mener at båttrafikk i Eholmsundet bør unngås pga. stor tetthet av fugl her. Det gis innspill om at omlastingsaktivitet drives for nært Eholmen hvor det bl.a. er fare for søl, og at omlasting bør skje andre steder, som f.eks. i Recherchefjorden. Svalbard fangst påpeker at sjøområdene rundt Mariaholmen er viktig for mange arter. Her er det smalt, og all båttrafikk bør derfor gå i Akselsundet i hekketida.

Kystverket skriver at fiskeflåten, særlig den russiske, bruker området til omlasting av fisk, proviant mm. Aktiviteten er utfordrende for Kystverket som har beredskapsansvar.

**Sysselmannens tilråding** viser til at omlastingsaktiviteten i Bellsund har vært kjent for Sysselmannen og Kystverket i lang tid. Sysselmannen ser at omlastingsaktiviteten må vurderes, og ulike alternativer med tilhørende konsekvenser utredes nærmere. Dette må gjøres i samarbeid med Kystverket og Miljødirektoratet, og vi anbefaler at dette gjøres i en egen prosess, eksempelvis som et oppdrag fra Klima- og miljødepartementet.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig i Sysselmannens vurdering og viser til denne.

**Klima- og miljødepartementet** støtter Sysselmannen og Miljødirektoratet i at omlastningsaktiviteten ikke er en del av denne prosessen og eventuelt må vurderes i en egen prosess.

#### *4.2.7 Mineralleting og utmål*

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren på Svalbard skriver at det er kullforekomster innenfor området, men at de ikke er kjent med at det foreligger interesser for å utvinne mineralske ressurser i området i dag. Det påpekes at virkninger av vernet vil være begrensende for virksomhet tilknyttet mulig utvinning og undersøkelser av mineralske ressurser.

**Sysselmannens tilråding** viser til at et eventuelt uttak av mineralske ressurser i området må vurderes etter sml. § 57 i dag, og at næringsaktivitet som hovedregel skal lokaliseres til planområder etter sml. § 56. Videre vises det til formålet med svalbardmiljøloven og miljømålene for Svalbard, som fastsetter at villmarksområdene skal bevares. Etter Sysselmannens vurdering vil det med dagens regulering være vanskelig å tillate store naturinngrep i området til utvinning av mineralske forekomster, siden det er utenfor fastsatte planområder. Aktiviteten i Svea er i ferd med å avvikles, og som Bergmesteren påpeker er det ingen som har meldt interesse for å utvinne mineralforekomster i området nå. Verden er i omstilling fra fossile til fornybare energikilder, og Sysselmannen vurderer som lite aktuelt at det blir stor interesse for utvinning av eventuelle kullforekomster i området i fremtiden. Ivaretagelse av landskapet er ett av formålene med vernet, og mulighetene for mineralleting og uttak av mineraler vil dermed bli begrenset. Bakgrunnen og begrunnelsen for utvidelse av nasjonalparken er hensynet til å bevare viktige leveområder for isavhengige arter. Sysselmannen vurderer at vern av Van Mijenfjorden som nasjonalpark er riktig virkemiddel for å ivareta dette, og at utvidelse av nasjonalparken også er i samsvar med miljømålene for Svalbard som fastsatt i siste Svalbardmelding.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig i Sysselmannens vurdering og viser til Sysselmannens begrunnelse.

**Klima- og miljødepartementet** slutter seg til Sysselmannens og Miljødirektoratets vurdering.

#### *4.2.8 Forskning, overvåking og undervisning*

Både Svalbard Science Forum, Universitetssenteret på Svalbard (UNIS) og Norsk Polarinstitutt viser til at det er svært viktig å kunne gjennomføre forsknings- og undervisningsvirksomhet på Svalbard og at det må legges til rette for en forenklet søknadsprosess.

**Sysselmannens tilråding** viser til at dagens verneforskrift har en egen dispensasjonshjemmel i § 6 som gir adgang til unntak fra verneforskriftens bestemmelser for vitenskapelige undersøkelser. Denne bestemmelsen brukes i dag til å gi dispensasjon til forskningsaktiviteter i dagens verneområde, og bestemmelsen videreføres. Sysselmanen legger til grunn at det fortsatt skal drives forskning og undervisning, og at dette fremdeles vil være underlagt søknadsplikt, som i dag. All forskning på Svalbard skal registreres gjennom Research in Svalbard (RiS), og søknader til Sysselmanen om tillatelser skal også skje gjennom samme portal. Det vil i praksis ikke bli endringer fra dagens søknadsregime. Forsknings- og utdanningsinstitusjoner vil ha mulighet til å søke om, og få rammetillatelser, så fremt søknadene er tilstrekkelig opplyst slik at det kan gjøres reelle vurderinger av virkninger for miljøet.

**Miljødirektoratets tilråding** er enig med Sysselmanen og viser til at forskriften § 10 jf. svalbardmiljøloven § 22 åpner for at Sysselmanen kan gi tillatelse til vitenskapelige undersøkelser på samme måte som i dag.

**Klima- og miljødepartementet** er enig med Sysselmanen og Miljødirektoratet i at forskriften § 10, jf. svalbardmiljøloven § 22 åpner for at Sysselmanen kan gi dispensasjon til vitenskapelige undersøkelser.

#### *4.2.9 Andre mindre endringer*

Forurensning i verneområdet er forbudt, jf. § 7. Sysselmanen og Miljødirektoratet foreslår at det tas inn en bestemmelse i § 9 g) om at forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til utslipp av gråvann for hytter i verneområdet. Klima- og miljødepartementet mener det er u hensiktsmessig at alle utslipp av gråvann fra hytter må reguleres i tillatelse og viser i denne sammenheng til reguleringen av utslipp av gråvann fra hytter i forskrift av 3. juli 2020 nr. 1517 om forurensning og avfall på Svalbard. Departementet foreslår at det tas inn et unntak fra forurensningsforbudet i verneforskriften § 7 for utslipp av gråvann fra hytter som kan skje uten tillatelse etter forskrift om forurensning og avfall på Svalbard § 4-4. Det innebærer at det lovlig kan slippes ut inntil 500 liter gråvann fra hytter per år i verneområdet, dersom utslippet skjer til grunn som er egnet til å infiltrere vannet og gråvannet bare har innhold som er vanlig fra husholdninger. For utslipp over 500 liter eller som ikke overholder kravene, må det søkes om dispensasjon etter verneforskriften § 10, jf. svalbardmiljøloven § 22 og om tillatelse etter svalbardmiljøloven § 57.

Departementet har også gjort noen språklige justeringer i forskriften, herunder i § 6 om forbud mot isbryting.

## **5. Økonomiske og administrative konsekvenser**

### **5.1 Konsekvenser for reiselivsnæringen**

Det meste av turistvirksomheten, i den foreslått utvidede nasjonalparken, foregår vinterstid på snødekt mark.

Organisert ferdsel med snøskuter blir berørt av reviderte vernebestemmelser, ved at det legges restriksjoner på denne typen ferdsel. Det blir likevel mulig å fortsette med rundturer via Van Mijenfjorden i turopplegg organisert av turoperatører.

Arealene i den foreslåtte utvidede nasjonalparken brukes til fot-, ski- og hundesledeturer, selv om omfanget er relativt lite. Verneforskriften begrenser ikke ferdsel til fots på vinteren, inkl. hundeturer eller skiturer. Dagens situasjon for disse aktivitetene forblir uendret.

Cruisenæringen har historisk sett brukt 30 ilandstigningsplasser innenfor den foreslåtte grensen for nasjonalparken. Ferdsel på Midterhuken, Eholmen og Mariaholmen blir nå forbudt i perioden 15. mai til 15. august på grunn av sårbart dyreliv og slitasjesvak vegetasjon. AECO har ikke praksis for å bruke Mariaholmen og Eholmen i hekketiden for fugl. Topografi og vanskelige landingsforhold gjør at det primært er Gåsebergkilen som brukes som ilandstigningsområde på Midterhuken. AECO har allerede lignende retningslinjer knyttet til ilandstigning og ferdsel fra slutten mai og ut juli. Ferdelsforbudet vurderes derfor ikke å begrense aktivitetsnivået i stor grad.

### **5.2 Konsekvenser for lokalsamfunnene**

#### *Hytter*

Vernet er ikke til hinder for bruk av hytter, og forslaget sikrer nødvendig adkomst til hyttene.

Det ligger 54 hytter utenfor dagens grenser for nasjonalparken som nå vil bli omfattet av verneforskriften. Etter vernebestemmelsene kan man uten tillatelse utføre nødvendig vedlikehold på hytter som ligger i det foreslåtte verneområdet. For tiltak utover nødvendig vedlikehold må det søkes om tillatelse etter § 9. Dette samsvarer i stor grad med det som også gjelder i dag, men noen flere tiltak vil bli omfattet av krav til tillatelse enn det som gjelder etter svalbardmiljøloven § 57.

Bestemmelsene om forurensning i dagens verneforskrift foreslås videreført. For utslipp av gråvann fra hytter foreslås det et unntak fra forurensningsforbudet i tråd med reguleringen i forskrift av 3. juli 2020 nr. 1517 om forurensning og avfall på Svalbard § 4-4. For hytter som ligger i området som i dag er omfattet av forskrift om fredning av Nordenskiöld Land nasjonalpark, vil unntaket gjøre at det nå ikke er nødvendig med dispensasjon fra verneforskriften for utslipp av gråvann i samsvar med forskrift om forurensning og avfall på Svalbard § 4-4. For de 54 hyttene som nå inkluderes i verneområdet er den eneste konsekvensen, av at de inkluderes i verneområdet, at de må ha dispensasjon etter verneforskriften § 10, jf. svalbardmiljøloven § 22 dersom de vil slippe ut mer enn det som kan skje uten tillatelse etter forurensningsforskriften § 4-4.

#### *Motorferdsel*

Det innføres et forbud mot motorferdsel på sjøis, med åpning for å krysse Van Mijenfjorden på korteste farbare vei, slik at man beholder tilkomst som fastboende har til områdene sør for fjorden på vinterstid. Forbudet innebærer at man ikke kan oppholde seg på isen eller stanse her med snøskuter eller annet motorisert kjøretøy. For allmenheten vil det innebære at



opplevelse/friluftsliv knyttet til ferdsel på sjøis begrenses til transportetappen. For turoperatørene innebærer forbudet begrenset tilgang til sjøisen, men det er åpnet for transportetapper på sjøis som er nødvendig for å gjennomføre rundturer.

Motorferdselsbestemmelsen vil ikke hindre hytteeiere ankomst til hyttene, herunder tilkomst til næringshytte i Gustavdalen for turoperatør med gjestefølge, slik at bruk av hytter kan fortsette som før.

Det har i 2018, 2019 og 2020 vært fastsatt midlertidig forbud mot motorferdsel på sjøis i området som nå foreslås vernet (med unntak av Fridtjovhamna), med hjemmel i motorferdselsforskriften § 10. Et slikt forbud mot ferdsel på fjordene derfor ikke noe nytt, hverken for fastboende eller turistnæringen. Et permanent forbud vil skape en mer forutsigbar situasjon.

Et forbud mot motorferdsel på sjøisen i Fridtjovhamna og Rindersbukta vil kunne legge begrensninger for motorferdsel i disse områdene i forbindelse med seljakt. Jakt på ringsel er tillatt i perioden 1.2. –20.3. og 20.5. –30.11. I mesteparten av tiden med motorferdselsforbud er dermed jakt på ringsel forbudt og negative konsekvenser for denne aktiviteten blir begrenset.

Fridtjovhamna og Rindersbukta utgjør videre en relativt liten del i forhold til hele fangstområdet. Høstingsforskriften forbyr bruk av motorkjøretøy til lokalisering eller forfølgning av fauna eller til avledning av dyrets oppmerksomhet fra jegeren, samt å løsne skudd fra motorkjøretøy. Forbudet vil dermed trolig først og fremst begrense muligheten for uttransport av felte dyr.

#### *Fangstvirksomhet*

Store deler av jakt- og fangstområder til Svalbard Fangst ligger innenfor dagens Nordenskiöld Land nasjonalpark. Det foreslås nye bestemmelser om vern av dyrelivet, men adgangen til jakt og fangst foreslås videreført og det vil således fortsatt være mulig å utøve selve fangstaktiviteten. Svalbardmiljøloven og forskrift om høsting på Svalbard regulerer fangstvirksomheten i nasjonalparken.

Fangststasjonen på Akseløya, med alle bistasjoner, blir liggende inne i nasjonalparken. Det betyr at alle fysiske tiltak og inngrep på stasjonen, utover vanlig vedlikehold, i utgangspunktet vil være forbudt. Det vil imidlertid fortsatt vært en spesifikk dispensasjonshjemmel for tiltak i forbindelse med etablering og drift av fangststasjoner i § 9 d), i tillegg til en bestemmelse om at Sysselmannen kan gi tillatelse til istandsetting, ombygging og mindre utvidelser av bygninger i § 9 bokstav a).

Ferdselsforbudet som foreslås på Midterhuken, Eholmen og Mariaholmen vil gjelde for ferdsel i forbindelse med fangstvirksomhet. Sysselmannen kan etter forskriften § 9 første ledd bokstav d) gi tillatelse til ferdsel for fangstmenn etter søknad. Ettersom fangstmenn uansett må søke om aktivitet, anses ikke bestemmelsen å være til særlig ulempe for fangstvirksomhet.

### **5.3 Konsekvenser for annen virksomhet**

#### *Vitenskapelig virksomhet*

Vitenskapelig virksomhet omfatter både forskning, høyere utdanning og miljøovervåking.

Vitenskapelig virksomhet kan berøres av verneforskriften § 3 om vern av landskap og miljø, § 5 om motorisert ferdsel og § 6 om forbud mot isbryting. Det er krav om registrering av all forskningsaktivitet gjennom portalen RiS (Research in Svalbard). Gjennom denne portalen vil det framgå om forskningsaktiviteten krever søknad eller ikke, og eventuell søknad sendes Sysselmannen direkte gjennom denne.

Inngrepsbestemmelsen i nåværende nasjonalpark videreføres i ny § 3, og innebærer et forbud mot inngrep og annen virksomhet som kan påvirke landskap, natur- og kulturmiljøet. Etablering av nye installasjoner i verneområdet, for forskning og overvåkning, krever dispensasjon etter § 10, jf. svalbardmiljøloven 22 og tillatelse etter svalbardmiljøloven § 57.

Dermed må det nå søkes om både dispensasjon etter verneforskriften og tillatelse etter svalbardmiljøloven, for etablering av installasjoner i områder som tidligere lå utenfor nasjonalparken.

#### *Skipstrafikk*

Verneforslaget omfatter hele Van Mijenfjorden og de deler av Van Keulenfjorden som ligger utenfor Sør-Spitsbergen nasjonalpark. Verneforslaget innebærer få endringer som påvirker skipstrafikk.

Det foreslås også et forbud mot bryting av fastis. Isbryting vurderes i dag etter svalbardmiljøloven § 73 annet ledd og det har tidligere blitt gitt noen tillatelser til isbryting for å sikre forsyninger til Svea. Etter nedleggelsen av Svea gruver ser vi ikke at det vil være et behov for isbryting i Van Mijenfjorden. Forbudet regnes ikke å få konsekvenser for skipstrafikk.

#### **5.4 Konsekvenser for Sysselmannen**

De største konsekvensene for Sysselmannen knytter seg til utvidet behov for tilsyn og oppsyn, og ressursbruken som følger av dette. Dette vil dekkes innenfor Sysselmannens gjeldende budsjetttrammer.

Det kreves også informasjons- og veiledningsarbeid knyttet til ny verneforskrift. Søknader til Sysselmannen blir trolig i omtrent samme størrelsesorden som i dag. Det forventes derfor ingen større administrative konsekvenser som følge av forslaget.

## **Klima- og miljødepartementet**

t i l r å r:

Forskrift om Van Mijenfjorden nasjonalpark på Svalbard fastsettes i samsvar med vedlagte forslag.