

# Snøscooterferdsel på Svalbard

## Omfang og effekter

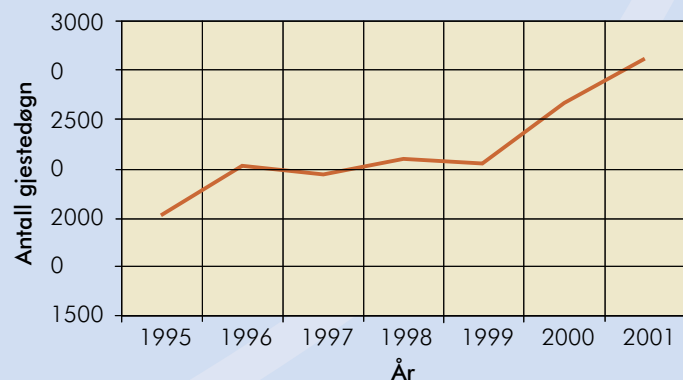
Tilgjengelig statistikk indikerer at snøscootertrafikken på Svalbard har økt betydelig i omfang de seinere årene. Antallet registrerte snøscootere økte med 50 % på 1990-tallet, og bensinsalget i Longyearbyen i scootersesongen har økt med 75 % fra 1995. Antall gjestedøgn på overnattingsbedrifter i Longyearbyen i scootersesongen har økt med 155 % siden 1995. Folketallet har i samme periode gått opp.

Svalbardrein er lite påvirket av scootertrafikken i Adventdalen og tilgrensende områder med mye trafikk. En forklaring på dette kan dels være tilvenning og dels at rein og scootere opptrer i adskilte områder. Rein andre steder på Svalbard viser en varierende fryktreaksjon. Reinsimler og kalver vil være mest sårbare på våren før, under og etter kalving. Isbjørn reagerer svært individuelt, men vil oftest unngå områder med mye scootertrafikk. Dette gjelder særlig binner med unger. Ringsel, fjellrev og gress kan påvirkes av scootertrafikk. De totale effektene av at motorisert ferdsel har gjort avsidesliggende områder tilgjengelige er fortsatt lite kjent.

### Antall tilreisende til Longyearbyen i scootersesongen

Antall gjestedøgn i Longyearbyen i månedene mars, april og mai gir en indikasjon på hvilken påvirkning som kan forventes på naturmiljø og kulturminner i Longyearbyen og nærmest tilstøtende områder (dagsutfartsområder).

Kilde: Svalbard Reiseliv

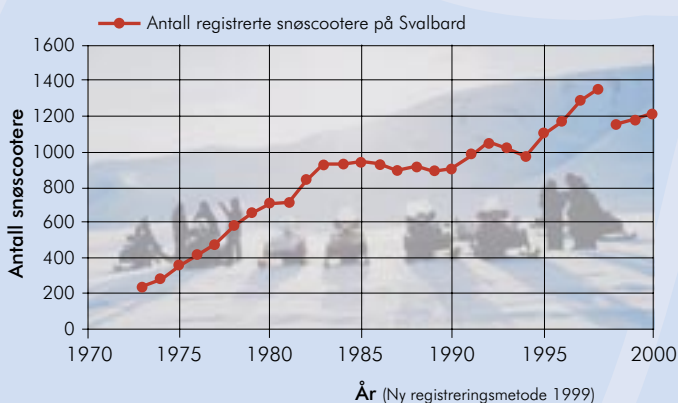


Statistikken for perioden 1995 – 2000 viser kraftig sprangvis økning 1995-96 og 1999-2001. Antall gjestedøgn i scootersesongen har økt med 68 % de siste to år og 155 % siden 1995. Det antas at den viktigste enkeltfaktoren er hotellokapasiteten i Longyearbyen, men at også flykapasitet, markedsføring og tilbudet på turoperatørsiden har påvirket utviklingen.

### Antall registrerte snøscootere

Antallet registrerte snøscootere gir en indikasjon på omfanget av snøscooterkjøring på Svalbard.

Kilde: Vegdirektoratet

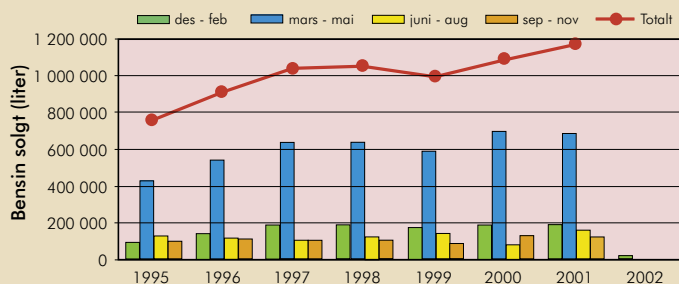


Statistikken viser en økning på ca 650 scootere i perioden 1973-83, deretter utflating og stort sett samme nivå 1983-1990, deretter en økning på ca 400 scootere i perioden 1990-1998 (siste år før ny metodikk). Fra 1999 har økningen fortsatt med ca 30 nye scootere pr år. Ca 200 scootere brukes innenfor reiselivet.

## Bensinforbruk i Longyearbyen

Dette er en indikator som gir uttrykk for omfanget av snøscootertrafikken ut fra Longyearbyen og derved også hovedtyngden av snøscooterbruken på Svalbard. Bensinforbruket i månedene mars, april og mai sammenlignes fra år til år, samt ses i forhold til forbruket i sommermånedene.

Kilde: Store Norske Spitsbergen Kulkompani (til 2000), Leonhard Nilsen Store Norske (fra 2001)



Det var en ujevn utvikling i bensinforbruket i Longyearbyen i scootersesongen fra 1995 til 2001, men nivået i 2000-2001 lå ca 70 % høyere enn nivået i 1995. Dette indikerer en tilsvarende utvikling i omfanget av scooterkjøring. Flere turister og økt folketall i Longyearbyen antas å være hovedforklaringen på denne utviklingen.

## Effekter av snøscooter

Forskning og feltefaringer fra Svalbard samt overførbare kunnskap fra andre deler av Arktis beskriver viltets reaksjoner på snøscooter i hovedsak slik:

Ferdse med snøscooter påvirker Svalbardreinen i liten grad i de områder på Sentral-Spitsbergen der ferdselen over mange år har hatt et stort volum. Reinen ser i stor grad til å ha blitt tilvent til denne type ferdsel i Adventdalen og tilgrensende mye trafikkerte områder. Forsøk har vist at tapt beitetid ved en enkelt forstyrrelse av snøscooter utgjør i snitt 0,4 %. Tids- og energikostnadene ved flukt, som følge av en provokasjon, er små, men i et marginalt miljø vil den samlede effekt av små kostnader kunne ha betydelig økologisk betydning. Generelt vurderes reinen (simler og kalver) å være mest sårbar på våren før, under og etter kalving. Det er imidlertid interessant at Adventdalen, som har den største ferdselsbelastning på Svalbard, også har den høyeste tetthet av rein. En forklaring kan være at rein og scooterferdsel i mai/juni opptrer i adskilte områder. Feltefaring fra andre deler av Svalbard tyder imidlertid på at reinens frykt- og fluktreaksjoner på snøscooterferdsel er langt sterkere.

Motorferdsel vinterstid forstyrrer ringsel når det kjøres på fjordis. Graden av forstyrrelse avhenger av tid på året, temperatur, tilvenning, selens kjønn og alder og hvor lenge selen har ligget på isen. Iblant på våren tolererer ringsel ferdsel. Kortvarige forstyrrelser kan ha liten betydning. Effekten av langvarige, gjentatte forstyrrelser i kastetiden i mars-april vet vi lite om.

**Isbjørn** reagerer svært individuelt på snøscooterferdsel. Enkelte individer er meget følsomme og reagerer på lange avstander med flukt, mens andre individer øyensynlig

ikke bryr seg særlig, men opprettholder sin aktivitet eller marsjretning. Erfaringen fra isdekte fjord- og kystområder der isbjørn ( gjerne binner med unger) jakter på sel er at det skjer en unnvikelse fra isbjørnens side. Isbjørnen må ha ro for å jakte. Normal aktsomhet er ikke tilstrekkelig for å redusere konflikten, fordi de fleste isbjørner trekker vekk fra områder der snøscooter kommer inn lenge før folk oppdager isbjørn. I selve hiperioden regnes isbjørnen normalt som lite sårbar, men skremmes en binne med årsunger ut av hiet, er dette dramatisk for ungenes oppvekstmulighet.

Forskning på fjellrevens reaksjoner på motorferdsel vinterstid er i startfasen. Erfaringen er at fjellreven tolererer ferdsel best dersom den har overhøyde i forhold til forstyrrelseskilden, hvis ikke, tar den normalt til flukt. Motorferdsel nært opp til fjellrevhi i valpeperioden i mai er fremholdt som potensielt skadelig, men dette er så langt ikke dokumentert.

Det samme forhold har vi når det gjelder motorferdsels virkninger på kortnebbgås og kvitkinngås når de ankommer Svalbard rundt 15.-20. mai. Trekkende gjess trenger ro til å legge seg opp fettreserver før hekking. Forstyrrelser i et omfang som reduserer gjessenes kondisjon, vil slå negativt ut for hekkesuksessen.

Forskning har vist at de fleste viltarter reagerer sterkere på mennesker til fots og på hunder enn på motorferdsel. Denne ferdselen har imidlertid et langt mindre omfang (utøvere og aksjonsradius) enn motorisert ferdsel på Svalbard i dag og representerer derfor på langt nært det skadepotensialet som motorferdselen gjør.

Snøscooter forventes normalt ikke å skade vegetasjonen i noe omfang, forutsatt at kjøringen skjer på frossen og snødekt mark.

## Kilder

Miljøovervåking på Svalbard og Jan Mayen (MOSJ)

<http://miljo.npolar/mosj>

Norsk Polarinstittutt, rapport nr 119 (2002): Virkninger av motorferdsel på fauna og vegetasjon, kunnskapsstatus med relevans for Svalbard.

## Kontakter

Seksjonsleder Bjørn Fossli Johansen, Norsk Polarinstittutt, tel. 77 75 06 35, [bjorn.johansen@npolar.no](mailto:bjorn.johansen@npolar.no)

Naturvernrådgiver Øystein Overrein, Sysselmannen på Svalbard, tel. 70 02 43 00, [oystein.overrein@sysselmannen.svalbard.no](mailto:oystein.overrein@sysselmannen.svalbard.no)