

Tillaga til þingsályktunar

um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands.

Flm.: Ásmundur Friðriksson, Njáll Trausti Friðbertsson, Guðjón S. Brjánsson,
Karl Gauti Hjaltason, Ólafur Ísleifsson, Þorgerður K. Gunnarsdóttir.

Alþingi ályktar að fela umhverfis- og auðlindaráðherra að skipa starfshóp í samráði við ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra til að gera tillögu um hvernig koma megi í veg fyrir utanvegaakstur á hálendi Íslands.

Starfshópurinn verði skipaður einstaklingum með þekkingu á hálendinu og reynslu af fararstjórn á viðkvæmustu náttúruperlum Íslands. Starfshópurinn skili tillögum til ráðherra eigi síðar en 15. mars 2019 svo bregðast megi við og gera viðeigandi ráðstafanir fyrir opnun hálendisvega sumarið 2019. Umhverfis- og auðlindaráðherra kynni Alþingi niðurstöður starfshópsins.

Greinargerð.

Árlega berast fréttir af óafturkræfum náttúruspjöllum vegna utanvegaaksturs á hálendi Íslands en með aukinni umferð um hálendið verða fleiri alvarleg spjöll á náttúru landsins. Utanvegaakstur skilur eftir sig sár í jarðvegi, t.d. í mól og mosa, og eru slík náttúruspjöll í allflestum tilfellum óafturkræf. Skv. 31. gr. laga um náttúruvernd, nr. 60/2013, er bannað að aka vélknúnum ökutækjum utan vega. Í 2. mgr. sömu greinar er kveðið á um tilteknar undanþágur, t.d. vegna starfa við landbúnað. Þrátt fyrir hina almennu reglu um bann við akstri utan vega er slíkur akstur viðvarandi með tilheyrandi náttúruspjöllum.

Tugir fréttir í fjölmiðlum á hverju ári segja frá ótrúlegum náttúruspjöllum sem orsakast af vanþekkingu en í sumum tilvikum af einsettum brotavilja. Sú staðreynd hvernig Ísland er auglýst á erlendum vettvangi skiptir lykil máli. Í mörgum tilfellum er gefið til kynna í greinum um hálendisferðir og auglýsingum um landið í erlendum blöðum að á hálendi Íslands geti ferðamenn ekið um ósnert víðerni án nokkurra hindrana. Afleiðingar slíkrar umfjöllunar koma í ljós þegar bjarga þarf ferðamönnum og ökutækjum þeirra langt utan vega eða slóða á hálendinu að ferðamenn telja sig í góðri trú fara að reglum. Eftir slíkar björgunarferðir, þar sem miklar tilfæringar og atgang þarf til að björgunarsveitir nái upp bílum, trukkum og jafnvel hópferðabílum ferðamanna, eru óafturkræf spjöll á viðkvæmri náttúru sem engar sektir bæta. Það er því mikilvægt að setja strangar reglur um ferðir einstaklinga og hópa á ökutækjum um hálendi Íslands. Auk þess þarf að efla upplýsingagjöf til ferðamanna þannig að þeir séu meðvitaðir um þær reglur sem gilda um akstur á hálendi.

Til að sporna við þessari þróun og tryggja vernd hálendisins þarf víðtækt samráð hagsmunaaðila og skýrar reglur. Samtök ferðaþjónustunnar, Ferðamálastofa, leiðsögumenn, lögregla og björgunarsveitir, bílaleigur og landeigendur eru lykilaðilar í verndun hálendisins. Rétt er að fulltrúar þeirra sitji í starfshópi ráðherra sem fjallar um þetta mikilvæga mál og komi með tillögum sem byggjast á reynslu og þekkingu einstaklinganna sem vinna á vettvangi við leiðsögn og björgunarstörf. Þá er mikilvægt að líta til reynslu annarra þjóða sem sett hafa

strangar reglur um ferðaáætlanir, tryggingar og innlenda fararstjórn, leyfi og umgengni og ferðir um víðerni og verndarsvæði. Þá þarf nefndin að skoða hvort rétt sé að taka upp sérstaka gjaldtöku og krefjast lágmarkspekkingar á náttúru og aðstæðum á því svæði sem ferð er áætluð á. Að mati flutningsmanna ætti leiðsögn þar til bærra manna að vera skilyrði til ferðalaga í atvinnuskyni. Gjaldtaka eða tryggingarfé fyrir ferðir í atvinnuskyni ætti að öllu leyti að standa undir kostnaði við eftirlit og björgun fólks sem oft tekur óþarfa áhættu á ferðum sínum og þarf að bjarga með ærnum kostnaði samfélagsins. Gjaldtakan mundi einnig eiga við um ferðamenn sem ganga um hálendið, fjöll og jökla í hópum eða einir síns liðs á öllum tímum ársins.