

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd

Gunnarsholti, 10. febrúar 2020

Efni: Tillaga til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands.

Landgræðslunni barst til umsagnar tillaga til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands. Stofnunin byggir umsögn sína á markmiðum laga um landgræðslu nr. 155/2018, einkum er lúta að vernd og endurheimt gróðurs og jarðvegs og sjálfbærri landnýtingu.

Landgræðslan fagnar skipun starfshóps um jafn brýnt málefni og utanvegaakstur. Innan stofnunarinnar er nokkur þekking á þessu sértæka viðfangsefni þar sem hún hefur að e-u leyti leitt umræðu á þessu sviði með tilliti til áhrifa á gróður og jarðveg og hefur m.a. geflð út leiðbeiningarit um flokkun og viðgerðir á landskemmdum vegna utanvegaaksturs ásamt Landvernd¹.

Landgræðslan bendir þó á að æskilegt væri að starfshópurinn væri einnig skipaður einstaklingum úr röðum náttúrufræðinga. Mikilvægt er að huga að vistfræðilegum ferlum og aðstæðum þegar fjallað er um þessi mál, einkum á vistfræðilega viðkvæmum stöðum sem hálendið er, m.a. vegna skamms vaxtartíma og veðurfarsskilyrða.

Í greinargerð með þingsályktunartillögu eru tilgreind dæmi um sár í jarðvegi þar sem m.a. er tekið fram för í möl, sem er e.t.v. ekki besta dæmið um neikvæð áhrif vegna utanvegaaksturs og síst þau sem skilja eftir sig óafturkræf för. Verstu tilfelli utanvegaaksturs eru í grónu landi og þar sem mikill jarðvegur er til staðar en sömuleiðis eru för í mosa á hrauni gjarnan ljót og ummerki viðvarandi um a.m.k. áratugi. Þá skilur akstur utan vega í melum og sandi eftir sig för sem þó oftast er hægt að afmá ummerki um.

Fyrir utan þau atriði sem nefnd eru að ofan hefur Landgræðslan ekki athugasemdir við tillöguna en tekur undir þörfina á skýrum reglum að undangengnu víðtæku samráði hagsmunaaðila. Stofnunin er reiðubúin til að veita frekari upplýsingar og umsagnir ef þess er óskað.

Virðingarfyllst,
f. h. Landgræðslunnar



Birkir Snær Fannarsson

¹ Anna Sigríður Valdimarsdóttir, Kristín Svavarsdóttir og Guðmundur Ingi Guðbrandsson, 2017. *Flokkun og viðgerðir á landskemmdum vegna utanvegaaksturs*. Landvernd og Landgræðsla ríkisins.



Umsögn um tillögu til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun hálendisins

Stjórn Landvarðafélags Íslands styður stofnun starfshóps sem ætlað er að skoða aðgerðir við utanvegaakstri. Aftur á móti verðum við að lýsa yfir áhyggjum okkar að í þessari tillögu til þingsályktunar skulu hvorki landverðir, þjóðgarðar eða Umhverfistofnun vera nefnd sem lykilaðilar í vernd á hálendinu. Það eru engir aðilar sem hafa betri þekkingu og yfirsýn á utanvegaakstri og verndun hálendis en einstaklingarnir sem starfa við málefnið dagsdaglega. Við teljum mjög mikilvægt að landverðir sem hafa mikla reynslu að aðgerðum við utanvegaakstri sitji í þessum hópi ásamt starfsmanni frá Vatnajökulspjóðgarði og Umhverfistofnun.

Landvarðafélag Ísland er á þessum dögum að vinna verkefni varðandi utanvegaakstur sem fékk styrk frá umhverfis- og auðlindaráðuneytinu. Markmið verkefnisins er að kortleggja betur utanvegaakstur og aðgerðir gegn honum og leggja svo til drög að aðgerðaáætlun. Við teljum því eðlilegast að stjórn Landvarðafélagsins fái að skipa allavega einn fulltrúa í þennan starfshóp. Hér munu einhverjir draga þá ályktun að nóg sé að hafa fulltrúa frá Vatnajökulspjóðgarði og Umhverfisstofnun. Aftur á móti starfa landverðir á hálendi Íslands einungis yfir sumartímann. Vatnajökulspjóðgarður og Umhverfisstofnun munu því fyrst og fremst tilnefna fulltrúa sem vinna að málefnum utanvegaaksturs frá byggð sem er einnig mikilvæg vinna. Landvarðafélagið getur hinsvegar tilnefnt landverði sem hafa mikla reynslu að takast á við utanvegaakstur á fyrstu stigum bæði með fræðslu gegn utanvegaakstri og viðbrögðum við utanvegaakstri. Bæði þessi sjónarmið eru bráðnauðsynleg til að móta einhverja alvöru stefnu og aðgerðaáætlun í utanvegaaksturmálum.

Stjórn Landvarðafélagsins

Vísað er til meðfylgjandi tölvupósts, dags. 3. febrúar sl., þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um tillögu til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands, 59.
mál. Beðist er velvirðingar á því hvað dregist hefur að svara erindinu.

Náttúrufræðistofnun Íslands styður að framangreind tillaga til þingsályktunar nái fram að ganga. Eins og fram kemur í greinargerð með tillögunni virðast náttúruspjöll sífellt vera að aukast vegna utanvegaaksturs auk þess sem vernda þarf sérstöðu hálendisins sem ekki síst felst í óbyggðum víðernum. Fyrir utan það að koma í veg fyrir náttúruspjöll þarf að gæta sérstaklega að því að vernda þann möguleika að geta notið einveru og náttúrunnar í hálendi Íslands án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja sbr. skilgreiningu á óbyggðum víðernum í 5. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013.

Virðingarfyllt,

Trausti Baldursson

Forstöðumaður vistfræði- og ráðgjafardeildar
Náttúrufræðistofnun Íslands

Reykjavík, 18. febrúar 2020

Efni: Umsögn um 59. og 126. mál. tillögur til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands og um viðgerðir á jarðvegsrofi vegna utanvegaaksturs utan þjóðgarða.

Hinn 11. september 2019 lögðu Ásmundur Friðriksson, 4. þingmaður Suðurlandskjördæmis, og fimm aðrir þingmenn fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands. Tillögunni var vísað til umhverfis- og samgöngunefndar hinn 23. janúar sl. að fyrstu umræðu lokinni. Með tölvupósti dags. 30. janúar 2020 óskaði nefndin eftir umsögn SAF um tillöguna. Hinn 30. janúar sl. sendi nefndin SAF – Samtökum ferðapjónustunnar tölvupóst þar sem óskað var eftir umsögn um tillöguna. Hinn 19. september 2019 lögðu Hanna Katrín Friðriksdóttir, 7. þingmaður Reykjavíkurborgar kjördæmis suður, og sjö aðrir þingmenn fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um viðgerðir á jarðvegsrofi vegna utanvegaaksturs utan þjóðgarða. Þeirri tillögu var vísað til umhverfis- og samgöngunefndar hinn 4. febrúar 2020 að 1. umræðu lokinni. Með tölvupósti dags. 6. febrúar 2020 óskaði nefndin eftir umsögn SAF um tillöguna.

Beðist er velvirðingar á því að umsögn þessi berst nefndinni nokkrum dögum eftir lok þess frests sem veittur var til að skila umsögn um fyrrnefndu þingsályktunartillöguna.

Samkvæmt ályktunarorðum þingsályktunartillögu um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands er lagt upp með að Alþingi feli umhverfis- og auðlindaráðherra að skipa starfshóp í samráði við ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunaráðherra sem ætlað er að gera tillögu um hvernig koma megir í veg fyrir utanvegaakstur á hálendi Íslands. Af ályktunarorðunum leiðir jafnframt að ætlunin er að starfshópurinn verði skipaður einstaklingum með þekkingu á hálendinu og reynslu af fararstjórn á viðkvæmustu náttúruperlum Íslands. Að lokum er gert ráð fyrir að starfshópurinn skili tillögum til ráðherra eigi síðar en 15. mars 2020. Svo bregðast megir við og gera viðeigandi ráðstafanir fyrir opnun hálendisvega sumarið 2020. Samkvæmt ályktunarorðum þingsályktunartillögu um viðgerðir á jarðvegsrofi vegna utanvegaaksturs utan þjóðgarða er lagt upp með að Alþingi feli umhverfis- og auðlindaráðherra að setja á fót jarðbótasjóð sem hafi það markmið að standa undir viðgerðum á jarðvegsrofi vegna utanvegaaksturs utan þjóðgarða.

Afstaða SAF er sú að efni ályktunarorða beggja framangreindra þingsályktunartilagna sé svo nátengt að umhverfis- og samgöngunefnd væri lag að láta uppi eitt álit á efni þeirra, sbr. 1. mgr. 30. gr. þingskapalaga, nr. 55/1991. Telja samtökin eðlilegt að nefndin taki til skoðunar hvort ekki sé tilefni til að sameina tillögurnar í eina.

Um tillögu til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands

Hér í upphafi er rétt að taka fram að SAF styðja tillöguna í meginatriðum. Hins vegar telja samtökin þörf á að koma á framfæri nokkrum athugasemdum og ábendingum.

Í **fyrsta lagi** telja SAF óraunhæft að ætlast til þess að starfshópur um um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands skili ráðherra tillögum fyrir 15. mars 2020. Væntanlega helgast framangreind tímasetning a.m.k. að hluta af því að tillagan var lögð fram á Alþingi við upphaf líðandi löggjafarþings og flutningsmenn hennar hafa gert sér væntingar um að hún fengi nokkuð skjóta afgreiðslu. Með tilliti til þessa leyfa SAF sér að leggja til að skiladagur hópsins á tillögum til ráðherra verði í upphafi árs 2021. Er þá ekki sist haft í huga að tillögur hópsins gætu kallað á aðkomu Alþingis í einhverju formi og þau grundvallar viðmið um framlagningardag þingmála verða leidd af ákvæðum þingskapalaga að þau þurfi að koma fram eigi síðar en 1. apríl. Það er vitaskuld forsenda vandaðrar umfjöllunar af hálfu Alþingis að fastanefndum gefist nægilegur umfjöllunartími um þingmál.

Í **öðru lagi** vilja SAF nota tækifærið og mótmæla umfjöllun sem kemur fram í 3. efnismálgrein greinargerðar tillögunnar. Þar segir m.a.:

Í tugum fréttu í fjölmiðlum á hverju ári segir frá ótrúlegum náttúruspjöllum sem orsakast af vanþekkingu en í sumum tilvikum af einbeittum brotavilja. Sú staðreynd hvernig Ísland er auglýst á erlendum vettvangi skiptir lykilmáli. 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 en 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 orðin 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.

Utanvegaakstur hefur margsinnis verið til umfjöllunar á vettvangi SAF og hafa samtökin tekið einarða afstöðu gegn slíku athæfi. Þar fara hagsmunir náttúru og ferðaþjónustu alfarið saman enda byggist íslensk ferðaþjónusta að miklu leyti á því að geta veitt ferðamönnum þjónustu í nánnum tengslum við upplifun þeirra af ósnortinni og stórbrotinni íslenskri náttúru. Aðildarfyrtæki SAF hafa því skipulagt og markaðssett þjónustu sína sem ábyrga og í sátt við náttúruna enda er það eitt af helstu markmiðum SAF að íslensk ferðaþjónusta sé sjálfbær. Þá eiga SAF afar gott samstarf við Slysavarnafélagið Landsbjörgu á vettvangi safetravel.is. Hafa fulltrúar Landsbjargar m.a. lýst því opinberlega að íslensk ferðaþjónusta standi sig vel í öryggismálum. Rétt er einnig að benda á að Ferðamálastofa setti leiðbeinandi reglur um öryggismál ferðaskipuleggjenda og ferðaskrifstofa. Þær reglur eru ítarlegar enda hafa þær það markmið að auka öryggiskröfur til leyfishafa ferðaskipuleggjenda og ferðaskrifstofuleyfa og gera m.a. ráð fyrir tilvist öryggisáætlunar, áhættumats, verklagsreglna og viðbragðsáætlunar. Í þeim er m.a. fjallað sérstaklega um ferðir á hálendi og í öbyggðum.

Framangreinda umfjöllun í greinargerð tillögunnar mætti hins vegar skilja þannig að íslensk ferðapjónusta sé óábyrg. Aðildarfyrirtæki SAF eru að fullu meðvituð um að ferðamenn hafa stundað utanvegaakstur á Íslandi eins og frægt hefur orðið m.a. fyrir tilstilli færslna á samfélagsmiðlum. Það er hins vegar sárt fyrir innlend fyrirtæki að vera spyrt saman við aðra aðila sem stunda eða hvetja til slíkrar háttsemi og þá sérstaklega í því ljósi að SAF og íslensk ferðapjónusta hefur lagt sig fram um að skipuleggja sig þannig að fyllstu varkárni sé gætt.

Í **þriðja lagi** vilja SAF lýsa ánægju sinni með að SAF er ætlað verulegt hlutverk í starfshópi um hvernig koma megi í veg fyrir utanvegaakstur á hálendi Íslands. Það er mat samtakanna að sú reynsla og þekking sem er til staðar í íslenskri ferðapjónustu sé í raun forsenda þess að starf hópsins geti skilað árangri.

Í **fjórða lagi** vilja SAF mótmæla áformum sem koma fram í lokahluta greinargerðar tillögunnar en þar segir m.a.:

Þá þarf nefndin að skoða hvort rétt sé að taka upp sérstaka gjaldtöku og krefjast lágmarksþekkingar 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.

Eins og áður segir býr íslensk ferðapjónusta yfir mikilli reynslu og þekkingu á ferðalögum um hálendi Íslands og á í góðri samvinnu við Slysavarnafélagið Landsbjörgu. Ferðapjónustufyrirtæki innan SAF leggja sig í líma við að veita ferðamönnum alla þá ráðgjöf og fræðslu sem viðeigandi er enda hafa þau beinna hagsmuna að gæta af því að ferðamenn komi heilir heim og án skakkafalla. Það er alveg ljóst að kvaðir um leiðsögu munu reynast greininni afar íþyngjandi og erfiðar viðureignar.

Að sama skapi verða SAF að mótmæla því harðlega að komið verði á sérstakri gjaldtöku eða töku tryggingafjár til að standa undir kostnaði við eftirlit og björgun fólks í ferðum í atvinnuskyni. Slíkt fyrirkomulag yrði ferðþjónustunni ekki aðeins íþyngjandi heldur er hætt við að það mundi draga úr alþjóðlegri samkeppnishæfni íslenskrar ferðapjónustu og mögulega skapa hvata til aukinnar áhættutöku. Mun nær væri að auka áherslu á fræðslu og herða viðurlög við utanvegaakstri og tryggja þannig að þeir sem í raun viðhafa ámælisverða hegðun fái nægilegar upplýsingar og þær hafi varnaðaráhrif.

Um tillögu til þingsályktunar um viðgerðir á jarðvegsrofi vegna utanvegaaksturs utan þjóðgarða

Í ályktunarorðum tillögunnar er miðað við að ráðherra verði falið að setja jarðarbótasjóð á fót eigi síðar en 1. apríl 2020. Með vísan til athugasemda er varða skiladag á tillögum starfshóps um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands hér að framan leggja SAF til að stofnsetningu jarðarbótasjóðs verði frestað til vors 2021.

Með vísan til framangreindrar umfjöllunar um tillögu til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands og áherslu SAF á upplýsingagjöf, ströng viðurlög við utanvegaakstri og varnaðaráhrif þeirra leggja SAF til að starfshópi um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands verði falið að fjalla um stofnun og tilgang jarðabótasjóðs í tillögum sínum til ráðherra.

Samantekið telja SAF rétt að þingsályktunartillögurnar verði sameinaðar og ályktunarorð sameinaðrar tillögu verði eftirfarandi:

Alþingi ályktar að fela umhverfis- og auðlindaráðherra að skipa starfshóp í samráði við ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra til að gera tillögur um ráðstafanir til að bregðast við utanvegaakstri á Íslandi. Í tillögunum verði verði m.a. tekin afstaða til fyrirkomulags aukinnar fræðslu um afleiðingar og viðurlög við utanvegaakstri til ferðamanna, hertra viðurlaga við slíkum akstri og stofnunar jarðabótasjóðs sem fjármagnaður verði úr ríkissjóði og hafi að markmiði að standa undir viðgerðum á jarðvegsrofi vegna utanvegaaksturs utan þjóðgarða.

Starfshópurinn verði m.a. skipaður einstaklingum með þekkingu á hálendinu, ferðalögum um óbyggðir, ferðaþjónustu á Íslandi og reynslu af ferðum og fararstjórn á viðkvæmustu náttúruperlum Íslands.

Starfshópurinn skili tillögum til umhverfis- og auðlindaráðherra eigi síðar en 1. febrúar 2021 svo bregðast megi við og gera viðeigandi ráðstafanir fyrir opnun hálendisvega sumarið 2021. Ráðherra kynni Alþingi niðurstöður starfshópsins og leggi eftir atvikum fram á Alþingi þingmál til innleiðingar tillagna hópsins eigi síðar en á vorþingi 2022.

Virðingarfyllst,

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Benedikt S. Benediktsson

Reykjavík 13. febrúar 2020

Athugasemdir nokkurra félaga í Samtökum útivistarfélaga um tillögu til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands.

Undirritaðir útivistarmenn höfum í árafjöld unnið að málefnum hálendisins, náttúrunnar og för almennings um landið okkar. Okkur brennur í brjósti umhyggja fyrir landinu okkar og að því verði skilað í betra ásigkomulagi milli kynslóða. Hugleikin er okkur frjáls för almennings um landið okkar, náttúruvernd og slagkraftur allra sem teljast til hinnar miklu flóru útivistar- og náttúruverndar fólks. Okkur er það mikið fagnaðarefni hve mikið útivistarmenn unna landinu og vilja því vel.

Við höfum sem hluti af grasrótinni í þó nokkur skipti tekið þátt í að laga sár í landinu okkar, sár sem til hafa komið vegna óblíðrar veðráttu, vinda og úrkomu, uppblásturs, rofs vegna vatnslegs o.s.frv. Einnig höfum við komið að lagfæringum vegna utanvegaaksturs ólánsamra okumanna.

Tillaga til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands (59. mál á 150. löggjafarþingi 2019-2020) sem fram er komin og hefur að markmiði að finna leiðir til að koma í veg fyrir utanvegaaksturs, getur lagt sín lóð á vogarskálarnar ef vel er á málum haldið. Viljum við gera gott betra og leggja okkar af mörkum svo vel takist til. Gott er að hafa hraðar hendur og enn betra er að vanda vel til verka. Til að geta aflað traustra gagna, vinna úr þeim og leggja fram niðurstöður og tillögur til aðgerða, má starfshópurinn sem skipaður verður, ekki vera bundinn af of þröngum tímaramma. Reikna má með, að þar sem athugasemdir við tillöguna þarf ekki að skila inn fyrr en í síðasta lagi 13. Febrúar 2020, að þingsályktunin verði ekki lögð fram á Alþingi til samþykktar fyrr en einhverjum dögum síðar. Við skil á niðurstöðum eigi síðar en 15. Mars 2020 er aukin hætta á að efnisöflun og umfjöllun verði ekki með þeim hætti að sómi sé að. Mælum við því eindregið með að starfshópurinn hafi rýmri tíma til sinna verka.

Til að ná sem víðtækastri sátt þarf að tryggja, að í starfshópnum sem skipaður verður séu meðal annara fulltrúar sem hafa skírskotun til sem flestra hópa útivistarfólks, sem er einn helsti hópur náttúru unnenda á Íslandi og líta má á sem nokkurs konar heimamenn á hálendinu. Útivistarfólk eru hagaðilar og lykilaðilar í verndun hálendisins og aðkoma þess getur skipt sköpum til að virkja sjálfssprotna hvöt almennings til að forða tjóni og bæta landið okkar og fegra.

Við teljum að í greinargerðinni sé heldur óvarlega farið í fullyrðingum varðandi náttúruspjöll af völdum aksturs utan vega. Til dæmis er notað gildishlaðna orðasambandið „óafturkræf náttúruspjöll“ og fullyrt að það gildi um flest spjöll af völdum aksturs utan vega í mól og mosa. Þetta er einfaldlega ekki rétt og ber frekar keim af þeirri orðræðu sem tíðkast hefur um þessi mál heldur en staðreyndum studdum af rannsóknum. Spjöll af völdum umferðar utan vega eru

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "JH", "S", and "PB".

sjaldnast eða jafnvel aldrei „óafturkræf“. Án þess að við viljum gera lítið úr spjöllum af völdum aksturs utan vega, þá teljum við réttara að fjalla um öll spjöll af völdum allrar umferðar utan vega á sama eða sambærilegan hátt. Fjölmörg dæmi eru um ljót spjöll af völdum annara ferðamáta, svo sem gangandi, hesta og reiðhjóla og þau þarf einnig að lagfæra. Spjöll af völdum umferðar utan vega valda í flestum tilvikum sýnilegum og ljótum skemmdum sem þó er tiltölulega auðvelt að laga og jafna sig svo á nokkrum árum nema í sérstaklega viðkvæmu gróðurlendi eins og mosa þar sem landið jafnar sig á nokkrum áratugum eftir að umferðinni lýkur. Verstu skemmdirnar verða þegar umferðin veldur þannig skemmdum á gróðurþekju að vatn fer að renna í rásum og valda úrrennsli. Það gerist þó varla nema við endurtekna umferð og þá er frekar um að ræða slóða með of mikilli umferð miðað við þolmörk staðarins. Slík spjöll má í mörgum tilvikum laga með staðbundnum lausnamiðuðum aðgerðum eða með því að hvíla staðinn fyrir allri umferð í nokkur ár eins og dæmi eru um, t.d. á Fjallabakssvæðinu.

Af framangreindu ætti að vera ljóst að spjöll af völdum umferðar utan vega eru af margvíslegri gerð, þar sem hver um sig er með mismunandi orsök, afleiðingu og mögulegar forvarnir. Öll umfjöllun um þessi málefni þarf að taka mið af því og meiri skilningur á þessum fjölbreytileika er nauðsynlegur til að umræða um spjöll af völdum umferðar utan vega beri árangur. Við ítrekum að með þessum athugasemdum er ekki verið að gera lítið úr vandamálinu, en leggjum áherslu á að til að ná árangri í þessari vinnu er lykilatriði að byggja á þekkingu og staðreyndum frekar en fullyrðingum sem standast ekki nánari skoðun.

Í greinargerð með þingsályktartillögunni teljum við að lágstemmdari leið sé vænlegri til árangurs en sú framsetning sem á henni er. Ekki borgar sig að hafa greinargerðina sem bitbein og aðalatriðin falli í skuggann. Almennt séð er ekki mikið um utanvegaakstur, en hann er því miður til og oftar en ekki hafa birst fréttir um utanvegaakstur, oft margar fréttir um sömu gjörðina. Utanvegaakstur er okkur mikill þyrnir í augum og viljum við ná böndum um hann. Einungis hluti utanvegaaksturs er ólöglegur, nokkur hluti hans er löglegur. Skv. 31. gr. laga um náttúruvernd, nr. 60/2013, er bannað að aka vélknúnum ökutækjum utan vega. Í 2. mgr. þeirrar greinar er kveðið á um tilteknar undanþágur, t.d. vegna starfa við landbúnað, landgræðslu og heftingu landbrots, vegalagnir, línulagnir og lagningu annarra veitukerfa, björgunarstörf, lögreglustörf, sjúkraflutninga, rannsóknir og landmælingar. Svo og getur Umhverfisstofnun gefið leyfi til að aka ökutækjum utan vega vegna starfa við viðhald skála og neyðarskýla og vegna kvikmyndagerðar.

Þetta er nokkuð langur listi og enginn tilkynningarskylda eða skráning er til um þennan utanvegaakstur. Ef þessi akstur væri skráður og aðgengilegur þá myndi það veita aðhald og um leið innsýn í hversu víðtækur þessi akstur er. Skráning myndi halda utan um hver var hvar og á hvaða tíma.

SH 46
SIS



Samút Samtök Útivistafélaga

Megnið af utanvegaakstri veldur ekki óafturkræfum landspjöllum, sem betur fer. Nánast öll landspjöll vegna hans er hægt að laga, ef brugðist er nógu snemma við. Það útheimtir þó vinnu og tíma. Sjálfboðaliðar og landverðir hafa náð góðum árangri við það. Félagsmenn Ferðaklúbbsins 4x4 og Útivistar hafa til dæmis farið með góðum árangri að afmá skemmdir vegna utanvegaaksturs í friðlandinu að Fjallabaki, við Kerlingarfjöll og í nágrenni Mývatns. Eins og flutningsmenn þingsályktunartillögunar benda á er þekkingarleysi erlendra ferðamanna og ímynd hálendis Íslands í þeirra augum megin ástæða utanvegaaksturs þeirra. Ímynd sem söluaðilar ferða til landsins okkar hafa jafnvel skapað til að laða að fleiri gesti til landsins. Einbeittur brotavilji þessara gesta er vart mælanlegur, en þekkingarleysi og kjánaskapur vel þekktur. Sjá má það á spólhringjunum skammt frá vegi á söndunum á Suðurlandi. Sem betur fer hafa náttúruöflin eytt þessum minnismerkjum, óveður og slagviðri sjá til þess.

Okkur er það hulin ráðgáta hvernig standi á því að erlendir ökumenn fá að setjast undir stýri á vélknúnu ökutæki, eigin eða annara, hér á landi án þess að vera búnir að staðfesta með undirritun sinni skilning sinn á þeim reglum sem hér gilda um umferð utan vega og afleiðingar hennar. Við teljum að þarna sé vilji af hálfu löggjafans allt sem þarf. Í tillögunni er lagt til að skoðað verði hvort rétt sé að taka upp „sérstaka gjaldtöku og krefjast lágmarksþekkingar á náttúru og aðstæðum á því svæði sem ferð er áætluð á“. Í þessu geta falist athyglisverðar hugmyndir, en þó þarf að gæta vel að því hvernig slíkt er útfært. Við fáum ekki séð að „sérstök gjaldtaka“ ein og sér vinni gegn hættu á skemmdum á náttúrunni af völdum umferðar. Aukin fræðsla gerir það hins vegar tvímælalaust og vissulega getur þurft að taka gjald fyrir fræðslu eftir því sem við á. Um leið þarf að gæta að því að besta náttúruverndin fellst í því að landsmenn kynnist hálendinu og því er óheppilegt ef settar eru óþarflega miklar hindranir í veg þeirra sem hyggja á ferðir um óbyggðir. Við vörum því við hugmyndum um að Íslendingar þurfi að fara á sérstakt námskeið eða greiða sérstakt gjald til að mega fara inn á hálendið á eigin vegum og teljum slíkt einungis leiða til þess að mun færri Íslendingar hefji ferðalög um óbyggðir.

Nær væri að fella fræðslu um ábyrga ferðamennsku gagnvart náttúrunni og akstur í óbyggðum inn í almennt ökunám.

Hugmyndir um strangar reglur um ferðaáætlanir, björgunargjöld og/eða tryggingar teljum við einnig varhugaverðar. Við erum ekki sammála fullyrðingu um að miklar eða óafturkræfar skemmdir verði almennt við björgunarstörf, slík heyri til algjörra undantekninga.. Hér hefur um áratugaskeið ríkt gott jafnvægi í björgunarmálum sem byggist á frábæru starfi sjálfboðaliða í björgunarsveitum sem fá í staðinn þjálfum og frábæra útivist. Nú ógnar aukinn ferðamannastraumur þessu jafnvægi en við teljum að það eigi að leysa á þeim vettvangi sem veldur, það er innan ferðapjónustunnar frekar en að taka upp nýja forsjarhyggju gagnvart

SH 46
SH 56



Samút Samtök Útivistafélaga

innlendum ferðamönnum sem hafa dug í sér til að ferðast á eigin vegum. Íslendingar búa að þeirri auðlind að ótrúlega stór hluti þjóðarinnar hefur á valdi sínu að ferðast á eigin vegum um hálendið, bæði að sumri og vetri. Það kom ekki af sjálfu sér, heldur er þetta afrakstur ferðafrelsis og þess að hér hefur samfélagið borið gæfu til að leyfa þegnunum að spreyta sig á viðfangsefnum sem tengjast búsetuöryggi í okkar harðbýla og víðáttumikla landi. Aukin stjórnun og forsjárhyggja sem myndi draga úr þessum krafti myndi valda miklu tjóni. Um þetta málefni hefur farið fram talsverð umræða innan útivistarsamtaka. Við teljum að við getum átt gagnlegt innlegg inn í þessa umræðu og því nauðsynlegt að fulltrúar okkar verði með í þeim starfshópum sem ætlað verður að fjalla af þekkingu um þessi málefni.



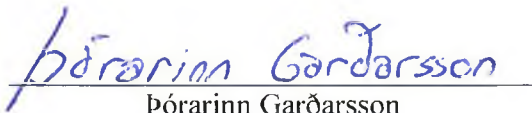
Sveinbjörn Halldórsson
Formaður Samtaka útivistarfélaga, SAMÚT
Formaður Ferðaklúbbsins 4x4



Skúli H. Skúlason
Framkvæmdastjóri Ferðafélagsins Útivistar



Snorri Ingimarsson
Stjórnarmaður í Vatnajökulþjóðgarði fyrir hönd SAMÚT



Þórarinn Garðarsson
Umhverfisnefnd Ferðaklúbbsins 4x4

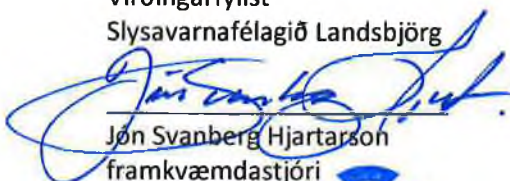
Reykjavík 13. febrúar 2020

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
Reykjavík

**Þingsályktunartillaga um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands, 59. mál.
Umsögn Slysavarnafélagsins Landsbjargar**

Slysavarnafélagið Landsbjörg lýsir sig reiðubúið til frekara samstarfs um málið og mun tilnefna fulltrúa til setu í starfshópnum ef þingsályktunartillagan nær fram að ganga og ef til skipunar starfshópsins kemur.

Virðingarfyllt
Slysavarnafélagið Landsbjörg


Jón Svanberg Hjartarson
framkvæmdastjóri



**SLYSAVARNAFÉLAGIÐ
LANDSBJÖRG**

Alþingi - umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Reykjavík, 13. febrúar 2020
UST202002-009/L.Ó.
04.04

Efni: Umsögn um þingsályktunartillögu um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands - 59. mál

Vísað er til tölvupósts frá nefndarsviði Alþingis 3. febrúar 2020 þess efnis að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sendi framangreinda þingsályktunartillögu til umsagnar til Umhverfisstofnunar.

Umhverfisstofnun bendir á að skv. 75. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 fer Umhverfisstofnun með eftirlit með framkvæmd laganna, þar á meðal með eftirlit með umferð og umgengni á svæðum í óbyggðum í samvinnu við önnur stjórnvöld. Það skýtur því skökku við að í framangreindri þingsályktunartillögu er lagt til að starfshópur með þátttöku einstaklinga með þekkingu á hálendinu og reynslu af fararstjórn verði settur á stofn til að gera tillögur um hvernig koma megi í veg fyrir utanvegaakstur á hálendi Íslands, án þátttöku þeirra fagstofnanna ríkis og sveitarfélaga sem fara með málaflokkinn og hafa eftirlit með umferð á stórum hluta hálendisins.

Umhverfisstofnun bendir einnig á að skv. 1. mgr. 32. gr. laga um náttúruvernd fer nú fram gerð kortagrunns um vegi aðra en þjóðvegi í náttúru Íslands þar sem umferð vélknúinna ökutækja er heimil. Samkvæmt 3. mgr. sömu greinar skal við mat á því hvort tilteknir vegir skuli tilgreindir í vegaskrá skv. 1. mgr. sérstaklega líta til þess hvort akstur á þeim sé líklegur til að raska viðkvæmum gróðri, valda jarðvegsrofi, hafa neikvæð áhrif á landslag, víðerni og ásýnd lands eða hafa að öðru leyti í för með sér náttúruspjöll. Einnig má líta til þess hvort um greinilegan og varanlegan veg sé að ræða, hvort löng hefð sé fyrir akstri á honum og hvort umferð á tilteknum vegi skuli takmarka við ákveðnar gerðir ökutækja, viss tímabil, náttúrufarslegar aðstæður eða við akstur vegna ákveðinna starfa. Umhverfis- og auðlindaráðherra kveður á um í reglugerð um gerð og birtingu skrár yfir vegi í náttúru Íslands samkvæmt þessari grein.

Talsvert hefur verið gert til að sporna við akstri utan vega í virku samstarfi við Safe Travel, Samtök ferðaþjónustunnar, Vatnajökulspjóðgarð og Vegagerðina svo einhverjir séu nefndir. Á síðustu árum hefur einblöðungi verið dreift í alla bílaleigubíla um bann við akstri utan vega, upplýsingar hafa verið birtar á skjám Safe Travel. Vegagerðin hefur sett

upp skilti við fjölfarnar leiðir inn á hálendið auk þess sem landverðir hafa upplýst vegfarendur á hálendinu ásamt því að afmá för utan vega, innan og utan friðlýstra svæða.

Umhverfisstofnun telur alltaf æskilegt að gott samráð sé haft við hagsmunaaðila, en leggur áherslu á að efla þurfi löggæslu og landvörslu á hálendinu og að umsjón og eftirlit sé unnið undir stjórn fagaðila.

Virðingarfyllst,



Ólafur A. Jónsson

sviðsstjóri



Lilja Ólafsdóttir

lögfræðingur

Alþingi
b.t.
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Dags: 10. febrúar 2020

Málsnúmer: 2002003

Efni: Umsögn um 59. mál. Tillaga til þingsályktunar um utanvegaakstur og verndun lands á hálendi Íslands

Vatnajökulsþjóðgarður fagnar því að aukin áhersla sé lögð á að stemma stigu við utanvegaakstur á hálendinu og tillögu um starfshóp sem hafi það að markmiði. Innan þjóðgarðsins er mikil áhersla lögð á fræðslu til gesta til að koma í veg fyrir slíka ferðahegðun, annars vegar með upplýsingum í formi skilta og dreifibréfa og hins vegar, í vaxandi mæli, með vegalandvörslu. Þar er reynt að taka sem allra flesta gesti þjóðgarðsins tali og ræða um bann við utanvegaakstri og mikilvægi þess fyrir náttúruvernd.

Í greinargerðinni er talað um „stóru utanvegaakstursmálin“ þar sem farartæki eru jafnvel föst langt utan vegar – og það eru vissulega grafalvarleg tilvik. Útbreiddustu vandamálin eru þó tilviljanakenndar slaufur og „kleinuhringjagerð“ meðfram vegum vítt og breitt um hálendið, svo og breikkun vega og slóða, þar sem vegfarendur sveigja út af vegi t.d. til að snúa við, forðast polla eða skafla á veginum eða velja sér ný vöð og skilja gjarnan eftir mjög ljót sár í jarðvegi.

Varðandi samsetningu starfshópsins skal taka undir nauðsyn víðtæks samráðs og skýrra reglna. Umsjónaraðilar þjóðgarða og friðlýstra svæða, s.s. Vatnajökulsþjóðgarður og Umhverfisstofnun hljóta einnig að teljast lykilaðilar í verndun hálendisins og ættu því að eiga fulltrúa í starfshópnum. Þar er til staðar umtalsverð reynsla og þekking, enda eru landverðir þeir sem mesta reynslu hafa af vinnu í tengslum við utanvegaakstur. Einnig má benda á að umræddar stofnanir hafa átt formlegt samstarf við lögreglu og Vegagerðina undanfarin ár, þar sem markmiðið hefur einkum verið að reyna að stýra umferð á hálendinu á viðkvæmasta tíma ársins, á vorin og snemmsumars. Ástand hálendisvega og merkingar eru eitt af lykilatriðum í baráttunni við utanvegaakstur og því mikilvægt að hafa fulltrúa Vegagerðarinnar einnig í hópnum.

Í greinargerðinni er fjallað um mögulegar sértækar reglur um þætti eins og umferð, gjaldtöku og/eða tryggingar á hálendi. Rétt er að benda á að friðlýsing svæða og stjórnunar- og verndaráætlanir þeirra, eru væntanlega sá grunnur sem slíkar reglur þurfa að byggja á.

Virðingarfyllst,

Fanney Ásgeirsdóttir
þjóðgarðsvörður Vatnajökulsþjóðgarðs