

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd

Efni: Umsögn um þingmál nr. 369 um Hálendisþjóðgarð

Fisfélag Reykjavíkur skorar á stjórnvöld að hafna frumvarpi um Hálendisþjóðgarð í því formi sem það er lagt fram núna. Frumvarpið gengur of langt í boðum og bönnum án þess að sýnt hafi verið fram á nauðsyn þeirra. Sérstaklega vill Fisfélag Reykjavíkur benda á 18. gr. þar sem öllu flugi eru settar verulegar skorður umfram aðra ferðamáta og leggur því til breytingar á þeirri grein hér neðar. Útskýringar koma þar á eftir.

Tillaga að breytingu á grein 18.

Fisfélag Reykjavíkur vill leggja til eftirfarandi breytingu á 18. grein í frumvarpi um Hálendisþjóðgarð (breytingar í rauðu).

18. gr

Almenningi er heimil för um Hálendisþjóðgarð og dvöl þar í lögmætum tilgangi.

Öllum er skylt að ganga vel um náttúru Hálendisþjóðgarðs og menningarminjar og sýna ýtrustu varúð og tillitssemi svo að náttúru, menningarminjum og mannvirkjum þjóðgarðsins verði ekki spillt. Gestum Hálendisþjóðgarðs er skylt að hlíta ~~fyrirmælum starfsmanna lögum þjóðgarðsins~~ um umgengni og háttsemi í þjóðgarðinum.

Í reglugerð sem ráðherra setur skal setja reglur um dvöl, umgengni og umferð í Hálendisþjóðgarði, þ.m.t. tjöldun og umferð gangandi, riðandi og hjólandi vegfarenda, sem og um umferð vélknúinna ökutækja, báta, skipa, vélknúinna loftfara og flygilda og hvers konar annarra farartækja í þjóðgarðinum. Þá er heimilt að setja reglugerð um köfun og aðra útivistarstarfsemi innan Hálendisþjóðgarðs í því skyni að tryggja vernd náttúru og öryggi fólks.

Akstur vélknúinna ökutækja utan vega í Hálendisþjóðgarði er bannaður. Þó er heimilt að aka slíkum tækjum á jöklum og snævi þakinni jörð utan vega svo fremi sem jörð sé frosin eða snjóþekjan traust og augljóst að ekki sé hættu á náttúruspjöllum. Í reglugerð sem ráðherra setur er heimilt að banna akstur vélknúinna ökutækja á einstökum svæðum þjóðgarðsins allt árið um kring eða á tilteknum tímum ársins.

Afla skal leyfis þjóðgarðsvarðar fyrir flugvéla- og þyrlulendingum ~~vegna verkflugs~~ innan Hálendisþjóðgarðs utan ~~þekkttra lendingastaða skilgreindra flugvalla~~. Þá skal jafnframt afla leyfis þjóðgarðsvarðar fyrir notkun vélknúinna flygilda á þeim svæðum þar sem slíkt er áskilið samkvæmt ákvæðum stjórnunar- og verndaráætlunar. Í stjórnunar- og verndaráætlun er heimilt að setja skilmála um umferð vélknúinna loftfara í þjóðgarðinum til verndar náttúru og til að tryggja aðgengi, öryggi og/eða upplifun gesta. Slíkir skilmálar geta falið í sér bann eða takmarkanir við slíkri umferð á tilteknum svæðum. Ráðherra skal setja í reglugerð ákvæði um málsmeðferð slíkra leyfisveitinga.

Í stjórnunar- og verndaráætlun Hálendisþjóðgarðs skal gerð sérstök grein fyrir öllum vegum þar sem heimilt er að aka innan þjóðgarðsins. Heimilt er að takmarka umferð á einstökum vegum, slóðum eða svæðum við tiltekinn tíma ársins eða binda hana við tiltekna notkun, svo sem veiðar, smölun búffjár eða annarra landbúnaðarstarfa eða rannsóknir, ef það er talið nauðsynlegt vegna verndunar viðkomandi landsvæðis.

Liggi landsvæði eða lífríki undir skemmdum og talið er nauðsynlegt að grípa til tafarlausra aðgerða getur Hálendisþjóðgarður tekið ákvörðun um tímabundna lokun afmarkaðs svæðis fyrir umferð. Ákvörðun Hálendisþjóðgarðs um tímabundna lokun svæðis skal birta með áberandi hætti í fréttamiðlum og á vef þjóðgarðsins.

Ákvæði laga þessara um akstur utan vega í Hálendisþjóðgarði ganga frammar ákvæðum náttúruverndarlaga um sama efni og reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim lögum.

Útskýringar

Skipta má flugi í tvo flokka þ.e. **almannaflug** og **verkflug**. **Almannaflugi** má líkja við ferðalög einstaklinga á hestum, reiðhjólum, vélhjólum eða jeppum. Margar flugvélar er mjög léttar á stórum hjólbörðum eða skíðum og auk þess ekki háværar umfram t.d. vélhjól. Þessar flugvélar geta lent á söndum, ströndum, vegum og túnum án þess að skilja eftir sig för svo skipti máli og þurfa einungis milli 50 – 150 metra til flugtaks og landingar. **Verkflugi** má líkja við rútur þar sem farþegar eru fluttir frá einum stað á annan eða ýmis verkefni leyst eins og kvikmyndun. Á þessu tvennu væri eðlilegt að gera greinarmun og í raun krafist að flug einstaklinga verði meðhöndlað á sama hátt og aðrir ferðamátar einstaklinga í þjóðgarðinum.

Notkun orðsins „**Loftfar**“ er ekki góð þar sem hún nær yfir allar tegundir flugtækja hvort sem þau eru vélknúin eða ekki. **Lagt er til að fjalla frekar um flokka loftfara í samræmi við *Reglugerð um flokkun loftfara og lofthæfivottorða* og undanskilja vélarlaus loftför með öllu og léttar flugvélar þ.e. Fis og önnur loftför í flokkunum CS-VLA, CS-LSA, CS-VLR og CS-23 eða að öðrum kosti undanskilja **almannaflug**. Sem dæmi þá eru vélknúin fis undir 300 kg í tómapyngd eða eins og eitt vélhjól eða tæpur hestur en þyngdin dreifist á þrjú stór dekk sem marka minna en gangandi maður.**

Notkun orðasambandsins „**Skráður landingastaður**“ er einnig óheppilegt þar sem um slíka staði gilda ýmsar kröfur í *Reglugerð um flugvelli* sem fáir vilja leggja út í að uppfylla vegna kostnaðar. Margir landingastaðir eru mikið notaðir í dag og hafa gengið undir heitinu „**Þekktir landingastaðir**.“ Margir þessara staða voru áður í umsjón ISAVIA sem skilgreindir landingastaðir en vegna sparnaðar hefur ISAVIA hætt að viðhalda þeim skráðum landingastöðum en aðrir gert það þess í stað t.d. Flugmálafélag Íslands. Þetta eru t.d. landingastaðirnir Kverkfjöll, Gæsavötn, Sprengisandur, Þórisós, Frostavöllur, og Sandármelar auk þess er fjöldinn allur af landingastöðum sem hafa verið notaðir í gegnum árin, án þess að hafa verið skráðir landingastaðir, eins og Landmannahellir, Hrauneyjar Hálandismiðstöð, Stakahnúksvatn og Kvíslárveitur svo eitthvað sé nefnt fyrir utan auðvitað vegi og slóða. Að endingu má svo benda á að algengt er að lenda á ísilögðum vötnum og snjó. **Takmörkun við landingastaði skráða í flugmálahandbók er með öllu óásættanleg og felur í sér mjög ósanngjarna takmörkun á flug almennings.**

Varla þarf að taka fram að **enginn** flugmaður stefnir sjálfum sér, farþegum, fólki og dýrum á jörðu niðri né flugvél í hættu. **Aldrei** mun flugmaður lenda vísvitandi á stað sem er gljúpur þannig að hjól flugvélar sökkvi og ljóst er að ekki er hægt að taka á loft aftur nema þá í neyðartilfalli. Einnig er mikilvægt að taka fram að samkvæmt reglugerð um Flugreglur nr. 770/2010 má ekki fljúga lægra en 500 fet eða 150 metra yfir jörðu nema við landingu og flugtak og því ekki þörf á því að fjalla sérstaklega um það í frumvarpinu eða væntanlegum reglugerðum.

Aðrar upplýsingar

Fyrir þeim sem fljúga sér til ánægju og yndisauka er slíkt sambærilegt við jeppaferðir upp á hálendið. Oft er farið saman í hópum með nesti og tjald og ferðast um hálendið, lent á þekktum landingastöðum eða vegum og jafnvel gist í skálum á hálendinu. Einnig er farið í vetrarferðir og lent á ísilögðum vötnum og þá jafnvel veitt í gegnum vök. Þetta er skemmtilegur ferðamáti sem veitir ómælda gleði að fá að njóta fegurðar okkar frábæra lands úr lofti en geta jafnframt lent á áhugaverðum stöðum og notið landins þannig líka.

Í Fisfélagi Reykjavíkur eru 300 virkir félagar sem stunda vélflug og svifflug. Mjög vinsælt er að skella svifvængnum á bakið á sér og ganga á fjöll, breyða svo úr vængnum og svífa niður aftur. Þannig næst að tvíanna saman nánd við náttúru og flug. Svifvængir eru hljóðlausir, fæla ekki dýralíf og skilja ekki eftir sig för önnur en eftir göngumanninn. Að þurfa að sækja um sérstakt leyfi til að svífa svifvæng og þar að auki að þurfa að gera grein fyrir því hvers vegna eigi að lenda hlítur að vera öllum ljóst að of langt er gengið.

Lög þar sem skorður eru settar fyrir för almennings í einum tilteknum flokki af farartækjum hljóta að vera byggðar á góðum rökum. Því er ekki úr vegi að spyrja nokkurra spurninga:

- Hversu margir gestir á hálendi Íslands hafa slasast eða á annan hátt orðið fyrir skemmdum af völdum vélknúinna loftfara? En vélarlausra loftfara eins og svifvæng eða loftbelg?
- Hversu oft hefur gróðurþekja á hálendi Íslands orðið fyrir óafturkræfum eða langvarandi skemmdum vegna vélknúinna loftfara? En vélarlausra loftfara eins og svifvæng eða loftbelg?
- Hversu oft hefur orðið truflun af léttum flugvélum á hálendi Íslands? En vélarlausra loftfara eins og svifvæng eða loftbelg?
- Hversu oft hafa dýr orðið fyrir ónæði þannig að þau hafa orðið fyrir varanlegu tjóni á líkama og sál eða búsetu vegna vélknúinna eða vélarlausra loftfara?
- Af hverju þarf að sækja sérstaklega um leyfi til að lenda t.d. á vegi eða túni en ekki aka um sama veg eða tún?

Vafalaust er fullt af góðum svörum sem gefa til kynna ástæðu þess að flug er sérstaklega tekið fyrir í lögunum en ef ekki þá væri góð ástæða til að endurskoða málið.

F.h. Fisfélags Reykjavíkur

Jónas Sturla Sverrisson
Formaður

PS. Hér eru nokkrar myndir sem sýna léttar flugvélar og fis.



1 Fisflugvélar í Gæsavötnum



3 Fisflugvél á söndum hjá Öskju. Lítil dekk en samt eru engin för sjáanleg.



2 Fisflugvélar á Löngufjörum. Engin för.



4 Svifvængur - hljóðlaust loftfar