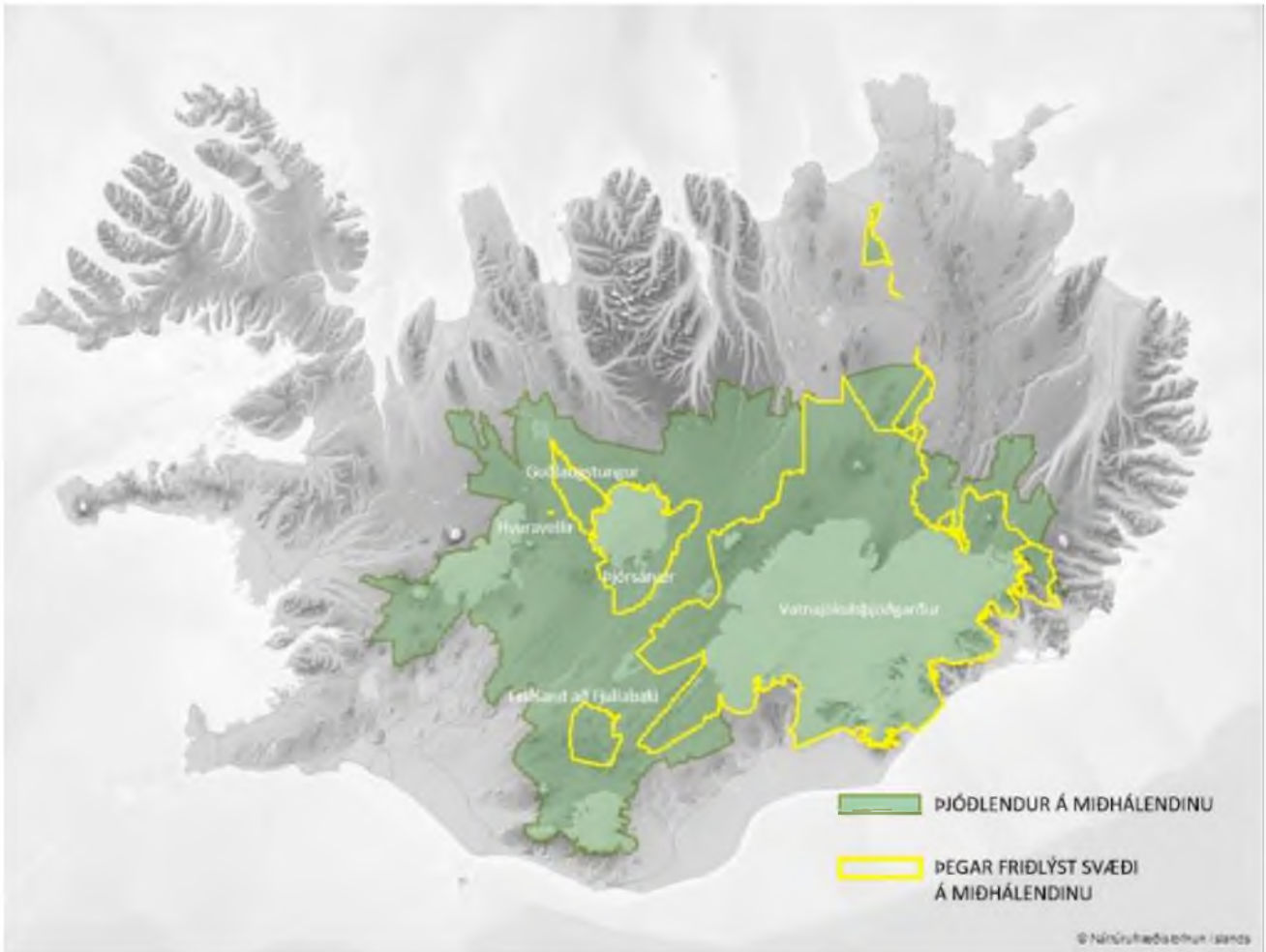




Umsögn AKÍS um:

Frumvarp um stofnun Hálandisþjóðgarðs



Akstursíþróttasamband Íslands leggst alfarið gegn stofnun Hálandisþjóðgarðs eins og kynnt er í þingskjali 461 — 369. máli.

Akstursíþróttir

Akstursíþróttir eru undir ströngum reglum um öryggi og framkvæmd. Akstursíþróttafélög þurfa leyfi landeigenda og lögregluþyrvalda til keppnishalds og hefur samstarf við þessa aðila gengið vel. Öll akstursíþróttafélög sem halda keppni þurfa að vera aðilar að Akstursíþróttasambandi Íslands (AKÍS) sem síðan er eitt af sérsamböndum innan Íþróttasambands Íslands. Aukinheldur er AKÍS eitt þeirra félaga sem standa að Alþjóða aksturssambandinu (FIA).

Akstursíþróttir hafa mikið gildi fyrir samfélagið, bæði sem íþrótt og ekki síður sem vettvangur fyrir þróun bíla og umferðaröryggis. Öryggi ökumanna, bíla og annarra vegfarenda byggir þannig mikið á tækni sem þróuð hefur verið í akstursíþróttum undir merkjum FIA.



Akstursíþróttasamband Íslands

Með því að draga ungmenni að hraða og spennu akstursíþróttanna með öryggi að leiðarljósi þjóða akstursíþróttafélögin upp á fræðslu um akstur og ábyrgð. Þar læra þau örugga stjórnun ökutækja á lokuðum svæðum, ásamt því að kynna tækninni sem að baki býr og öðlast þannig mikilvæga færni í almennri umferð og viðhaldi ökutækja.

Akstursíþróttasamband Íslands hvetur til ábyrgrar umgengni keppenda um landið og hefur ávallt unnið í góðu samstarfi við yfirvöld um keppnishald. Þannig er sambandið sérstaklega tilgreint í reglugerð dómsmálaráðherra um akstursíþróttir, 507/2007 með síðari breytingum.

Flestar keppnir eru haldnar á afmörkuðum þar til gerðum svæðum. Helsta undantekningin er rally, þar sem þjóðvegir og sýsluvegir gegna hlutverki íþróttamannvirkja. Þeir vegir sem eiginleg keppni fer fram eru ávallt lokaðir öðrum vegfarendum á meðan.

Rally

Margir þeirra þjóðvega sem notaðir eru í rally eru nú orðnir þjóðleið ferðamanna. Með aukningu í ferðamennsku ásamt malbikun vega hefur smátt og smátt þrengt að vali hentugra vega til rallykeppna.

Þegar keppnishaldarar undanfarinna ára hafa rætt við þjóðgarðsverði um tímabundin afnot af leiðum sem eru innan þjóðgarðsins, jafnvel vega í eigu og viðhaldi Vegagerðarinnar, hefur þeim óskum í flestum tilvikum verið hafnað. Það er því óhætt að segja að þegar setja á stóran hluta miðhálandisins undir stjórnvald sem hefur reynst svo neikvætt í garð akstursíþróttanna lofar það ekki góðu og eðlilegt að menn hræðist sporin.

Margar af mest notuðu keppnisleiðum í rally lenda innan fyrirhugaðs hálandisþjóðgarðs. Þar má nefna leiðir sem allir þekkja: Dómadalur, Bjallarhraun, Heklu, Mælifellsdal og fleiri.

Samskipti vegna leyfamála

Þegar sótt er um leyfi fyrir rallykeppni er það gert með tilvísun í reglugerð um akstursíþróttir. Afla þarf leyfis veghaldara, landeiganda svæðisins, umsagnar AKÍS og loks er það lögreglustjóri sem veitir endanlegt leyfi.

Þegar um þjóðgarð er að ræða hefur Umhverfisstofnun gegnt hlutverki landeiganda.

Rallykeppni á Snæfellsnesi 24. ágúst 2018

Sem dæmi má nefna umsókn um Rallykeppni sem haldin var 24. ágúst 2018 þar sem keyrt var á Snæfellsnesi og hugmyndin að aka um Eysteinsdal sem er innan þjóðgarðsins Snæfellsjökuls. Þar vísaði Umhverfisstofnun í 92. grein laga um náttúruvernd (60/2013) þar sem segir:



Akstursíþróttasamband Íslands

92. gr. Gjaldtaka.

Umhverfisstofnun er heimilt að innheimta gjald fyrir afgreiðslu leyfisumsókna sem stofnunin annast og þær undanþágur sem hún veitir samkvæmt lögum þessum. Gjaldið skal vera í samræmi við gjaldskrá sem ráðherra hefur staðfest og birt er í B-deild Stjórnartíðinda. Gjaldið má ekki vera hærra en sem nemur kostnaði við afgreiðslu erindisins.

Það gjald var á þeim tíma kr. 39.400.- sem Umhverfisstofnun innheimti þrátt fyrir að synja um leyfi til keppni. Ástæða synjunarinnar var að umrædd aksturskeppni hefði “talsverð neikvæð áhrif á gesti þjóðgarðsins”, einnig að möguleiki væri á að keppnistæki gætu endað utan vega með tjóni á hrauni og gróðri. Auk þess voru áhyggjur af átroðningi áhorfenda.

Viðhorf þeirra sem afgreiddu leyfið fyrir þessa keppni var því neikvætt. Akstur keppenda um Eysteinsdal var eingöngu sem ferjuleið, þar sem ávallt er fylgt umferðarlögum. Þegar keppendur keyrðu framhjá þjóðgarðsverði gaf hann þeim illt auga og steytti hnefa.

Þetta er dæmi um hvernig stjórnskipun þjóðgarðs eykur kostnað og flækjustig ásamt því að leyfi til íþróttaiðkunar er hafnað.

Frumvarpið

Þrátt fyrir að haft hafi verið samráð við ýmsa hagsmunaaðila, er ekki að sjá að leitað hafi verið til íþróttahreyfingarinnar.

Samkvæmt 21. gr lítur út fyrir að ferðaþjónustan í fyrirhuguðum þjóðgarði verði leyfisskyld og auðvelt að ímynda sér að ferðaþjónusta með fasta samninga hafi lítinn áhuga á að gefa eftir daga á “sínu” svæði. Það gæti skapað óþarfa árekstra og spennu milli ferðaþjónustu og keppnishalds í akstursíþróttum.

Eins og fram hefur komið leggst Akstursíþróttasamband Íslands alfarið gegn stofnun Hálendisþjóðgarðs. Ef frumvarpið verður hins vegar samþykkt er nauðsynlegt að tryggja að hefðbundnar rallykeppnir verði áfram heimilar án þess að leita þurfi samþykkis þjóðgarðsvarða.

Fulltrúar AKÍŠ eru reiðubúnir til að ræða þessi mál nánar og kynna betur sjónarmið akstursíþróttanna.