



Særutskrift styremøte 09.07.09 Sak 13 A/09

Sendes til

Miljøverndepartementet postmottak@md.dep.no

Kopi til:

- Troms fylkeskommune
- Medlemskommunene
- Fylkesmannen i Troms, miljøvernavdelinga

Miljøverndepartementet ref. brev av

15.05.2009

Høring – Forslag til endringer av Frilufsloven

Vedtak

1. Departementets forslag om styrkinga av allemannsretten er positiv, men sett fra vår region er det andre og mer maktpåliggende problemstillinger som gir behov for justeringer i Frilufsloven.
2. Det er behov for en klar avgrensning der Allemannsretten kun hjemler retten til tradisjonelt og uorganisert frilufsliv, mens belastende former, samt større aksjoner og arrangementer, organisert og kommersielt frilufsliv utenfor veg må falle utenfor.
3. Frilufslovens framstår i dag som en rettighetslov. Som særlov må den bli tydelig vedrørende frilufsmyndighetenes ansvar og oppgavefordeling. Både i dag og medde foreslåtte endringene, legger loven det meste av ansvaret til allmennheten og grunneierne, mens frilufsmyndigheters ansvar for å sikre områder og infrastruktur for utøvelse av frilufsliv er utydelig. Dette er meget uheldig.
4. Frilufsloven må snarest endres slik at loven ivaretar dagens problemstillinger og behov for oppgaver og oppgavefordeling. Siden staten som en del av forvaltningsreformen overfører ansvar og oppgaver for frilufsliv til fylkeskommunene, er dette spesielt viktig.

Saksframlegg

Uklart lovverk

Ishavskysten frilufsråd understreker behov for at frilufsloven bringes i bedre samsvar med de utfordringer vi ser for frilufslivet i vår del av landet.

1. Tilgjengelighet og offentlige myndigheters ansvar
2. Rekkevidden av allemannsretten

Frilufsloven framstår langt på veg som en rettighetslov der fokuset ligger i forholdet mellom allmennheten og grunneierne og deres respektive rettigheter. Tilsvarende er frilufsloven uklart hva gjelder myndighetenes ansvar for å sikre allmennheten adgang til frilufsliv.

1 Tilgjengelighet

Tilgjengelighet til frilufsliv og naturopplevelser krever infrastruktur som områder og anlegg.

Dette krever en innsats fra offentlige myndigheter; fra frilufsmyndigheter, fra statlige infrastrukturholdere som vegvesen, havnevesen og kystverk. I dag praktiseres dette ulikt fra region til region. Parkeringsplasser for frilufsliv må f. eks. betraktes som en viktig del av vegstrukturen.

Ansvar og myndighet

Loven sier svært lite om frilufsmyndighetenes ansvar i forhold til tilgjengelighet, sikring av viktige frilufsområder ved hjelp av planlegging, erverv og infrastruktur (tilrettelegging). Selv om fylkeskommunen og kommunene er omtalt, og interkommunale frilufsråd er nevnt, blir loven selv med de foreslåtte endringer, en lov som tillegger hovedansvaret for frilufslivet til grunneiere og frivillige og forholdet disse i mellom. Frilufsliv framstår som et ansvar for frivillige og 3. Sektor.

I dag er rollene uklare, og kompetansen om frilufsliv og nødvendig infrastruktur er lite utvikla i kommunesystemene. Kommuner og fylkeskommuner tar i dag i svært ulik grad ansvar, faglig og økonomisk. Frilufsliv er et diffust tema i økonomi styringssystemene og i Kommunenes Sentralforbund fokus. Dette igjen gjør at vi i dag må konstatere at det er store regionale ulikheter, og en stor del av skylda må tillegges uklare ansvarsforhold. Dette kan dokumenteres i forhold til

Frilufsloven må gi avklaring på ansvar, roller og oppgavefordeling

Loven bør i sterkere grad tilplikte regionale og kommunale myndigheter ansvaret for tilgjengelighet og infrastruktur for frilufsliv. Det største behovet for endringer av frilufsloven ligger nettopp her.

Frilufsråd

Frilufsfaglige og frilufspolitiske oppgaver bør ivaretas av sterke interkommunale frilufsråd. Det dreier seg om en rekke infrastruktur oppgaver som bør ivaretas på frilufsfaglig grunnlag:

- Handlingsplaner og anleggsplaner for frilufsliv
- sti- og løypeplaner
- praktisk og naturvennlig tilrettelegging inkludert kanalisering utenom sårbar natur
- drift og tilsyn av løyper, stier og turområder,
- informasjon

Dette er oppgaver som bør være et ansvar for interkommunale frilufsråd, da i henhold til naturvennlig tilrettelegging og i samarbeid med kommuner og grunneiere, aktuelle lag og andre.

De eldste frilufsrådene er mer enn 75 år, og man ser at organiseringa i disse regionene gir resultater, også i form av statlige ressurser. I Troms er det så langt etablert to frilufsråd, det siste i 2007, og vi ser en stor regional slagside og ulikheter regionene i mellom som det vil ta lang tid å ta igjen

Det er nå tid for å gå opp en grensegang og avklare roller og ansvarsdeling om hva som skal være kommunenes/ interkommunale friluftsråds og fylkeskommunenes ansvar, og hva som er kommersielle aktørers og markedsførings selskapers ansvar.

Det er behov for samarbeid for utfart og friluftsliv interkommunal basis, og friluftsråd bør utvikles til spesialorganer med klare oppgaver innen friluftsliv, landskap og gode naturopplevelser, og arbeidet utføres i samhandling mellom kommuner, lokalsamfunn og lag og foreninger.

Kommunenes og fylkeskommunens rolle og ansvar for å etablere funksjonelle enheter og infrastruktur må være tydeligere enn tilfellet er i dag.

2 Rekkevidden av allemannsretten

Det er nødvendig med en fortolkning og nærmere avgrensning av hvilke aktiviteter som kommer under allemannsretten.

Dette er flere tema der dagens fortolkning medfører problemer, det er grunn til å ta to eksempler:

1. Kommersielt og organisert friluftsliv
2. Terrengslitasje

Direktoratet aktivt informert om at så vel organisert reiseliv, som terrengsykling omfattes av allemannsretten. Friluftsrådet vil ut fra redegjørelsen nedenfor stille store spørsmål ved dette.

Terrengslitasje - sportsformer og organiserte kampanjer

Terrengslitasje er et fenomen som oppstår i sårbar natur og der det er mye eller hard ferdsel. I våre områder fins ingen opparbeidde stier i bratt terreng som det f. eks. gjør i Bergen, m. m. I takt med økinga i folketallet og i friluftaktivitetene, ser vi rundt Tromsø ødeleggelser av gamle ferdselsveger, erosjon og slitasje på terrenget og er blitt et stort og voksende problem.

Terrengsykling i bratt terreng uten opparbeidde stier

Terrengsykling er i dag rask voksende, og arter seg på en helt annen måte enn en gammeldags sykkeltur med "tråsykkel" langs skogsveger. Folk flest oppfatter nok ikke terrengsykling som friluftsutøvelse. Vi har også mottatt synspunkter fra flere - om slitasjen, om at folk føler seg ille berørt i møte med syklistene. Friluftsrådet har registrert slitasje, skader på gamle vegfar og har også opplevd nesten-ulykker i byfjellene rundt Tromsø.

Organiserte aktiviteter og trimkampanjer

Trimkampanjer drives i regi av ulike idrettslag og med økonomiske tilskudd fra Extra-midler, med mer. I Tromsø har man f. eks. gjennom Ti på Topp og Vital-turen de siste årene fått mange tusen nye mennesker ut i terrenget. Dette er tiltak for forebyggende helse.

Private kampanjeholdere tar imidlertid ikke ansvar for terrenget og infrastrukturen eller reparerende tiltak, og ødeleggelser av gamle ferdselsveger og terrenget har gitt stor slitasje og er blitt et stort og voksende problem.

Organisert og kommersielt friluftsliv

I vår region er friluftsliv og naturopplevelser en viktig del av reiselivet. Vi ser at gjeldende fortolkning av at allemannsretten gjelder også kommersiell bruk, skaper problemer. De siste

årene har det vært en eksplosiv øking innen toppturisme med vandringer og skikjøring i fjellene rundt Balsfjorden, Ullsfjorden og Lyngen, også i regi av tilreisende skiturister fra inn- og utland, noe som har medført stor økning i ulykkesstatistikken med skader og dødsfall som følge av utløste skred og fallulykker. Redningsarbeidet skjer ved hjelp av frivillige som utsettes for fare og belastninger.

Det er i dag ingen meldeplikt, ingen krav til ferdsel, ingen krav til informasjon og ingen regler for hva som er offentlige oppgaver innen risikofylt friluftsliv.

De funn som Nordlandsforskning i forskningsprosjektet PROBUS har gjort vedrørende befolkningas holding til Allemannsretten, er interessant. I deres undersøkelse mener mer enn 50 % at kommersielt og organisert friluftsliv må falle utenfor Allemannsretten.

Tiltak

For å unngå slitasje, konflikter og ulykker, kan kommunene med regulere definerte og oppmerka traséer for terrengsykling, organiserte trimkampanjer, med mer, da med hjemmel i Friluftslovens § 15. Dette kan være et langt lerret å bleke som forutsetter politisk arbeid og konflikter.

Et klart lovverk som avklarer hvilke aktiviteter som omfattes av allemannsretten er nødvendig.

Terrengsykling, organiserte aktiviteter som medfører ødeleggelse av gamle ferdselsveger og naturen, kan ikke betraktes som en friluftslivsaktivitet som omfattes av den tradisjonelle allemannsretten. En revidert friluftsløvslov bør sikre en avklaring på disse forhold.