

# Fundargerð

## Samráðsfundur með Samgöngustofu vegna gerðar stjórnunar- og verndaráætlunar fyrir Látrabjarg

haldinn á Suðurlandsbraut 24 og í gegnum Teams þann 25. janúar, 2023 kl. 14:30-15:40.

### Fundarmenn:

Ása Ögmundsdóttir, fulltrúi frá umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti  
Edda Kristín Eiríksdóttir, fulltrúi frá Umhverfisstofnun  
Geir Gestsson, fulltrúi Vesturbyggðar  
Guðríður Þorvarðardóttir, fulltrúi frá umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti  
Jón Pétursson, fulltrúi landeigenda  
Páll S. Pálsson, fulltrúi frá Samgöngustofu  
Rafn Jónsson, fulltrúi frá Samgöngustofu  
Steinar Kaldal, fulltrúi frá umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti  
Þórdís Björt Sigþórsdóttir, fulltrúi frá Umhverfisstofnun

### Markmið fundar/Dagskrá

Í friðlýsingarskilmálum Látrabjargs er kveðið á um að fjalla skuli um takmörkun flugs í stjórnunar- og verndaráætlun. Fundinum er ætlað að vera samráðsvettvangur fyrir hlutaðeigandi aðila til að fá fram þau sjónarmið sem liggja til grundvallar að loknu samráðsferli Samgöngustofu við notendur loftrýmis í árslok 2022.

Fulltrúi Umhverfisstofnunar hóf fundinn á því að fara yfir ferlið hingað til og lesa upp þá tillögu að reglu um takmörkun á flugi yfir Látrabjargi sem sett hefur verið fram í samráði við Náttúrustofnun Íslands. Fulltrúar Samgöngustofu voru inntir eftir því hvaða sýn stofnunin hefði á þá nálgun að setja fram reglu um takmörkun á flugi yfir friðlandinu á far- og varptíma þeirra bjargfugla sem nýta bjargið til varps.

### Sjónarmið Samgöngustofu

Fulltrúar Samgöngustofu lýstu því yfir að almennt væri stofnunin ekki fylgjandi takmörkunum á flugi og reglusetningu ætti að halda í lágmarki, m.a. vegna þess að erfitt geti reynst að hafa eftirlit með því að farið sé eftir reglum um lágmarksflughæð á svæðum eins og Látrabjargi. Í flugmálahandbók séu tíundaðar þær almennu reglur sem í gildi eru og Samgöngustofa líti svo á að þær haldi ágætlega utan um þetta. Fulltrúi Samgöngustofu vitnaði í umsögn Gísla Más Gíslasonar úr samráðsferlinu þar sem vísað var í fuglarannsóknir um áhrif flugs á fugla og nefndi að varhugavert væri að leggja einkaflugvél og herpotu að jöfnu. Fulltrúinn sagði enn fremur að reglusetning af þessu tagi yfir Látrabjargi gæti mögulega verið fordæmisgefandi á þann hátt að sérreglu yrði breytt yfir í almenna reglu sem gildi á öllum friðlýstum svæðum þannig að flugtakmarkanir yrðu settar á, yfir stórum landsvæðum á Íslandi. Varðandi áhrif flugumferðar á Látrabjarg sérstaklega, þá telji stofnunin ekki liggja næg rök fyrir því að fara í svo harðar aðgerðir og takmarka rétt til lágflugs þar, koma þurfi til dýpri raka en lögð hafi verið fram. Samkvæmt því sem fram hafi komið hafi fækkað í stofnum varpfugla í Látrabjargi frá 1985 en ólíklega sé flugumferð þar um að kenna. Þeirri spurningu var varpað fram hvort áhrif af almennri fjölgun ferðamanna gæti verið álagsvaldur.

Varðandi æfingaflug herpotna skýrðu fulltrúar Samgöngustofu frá því að það væri ekki á hendi Samgöngustofu heldur utanríkisráðuneytis. Samgöngustofa væri þó viljug til aðkomu ef nauðsynlegt er að takmarka herpotuflug yfir Látrabjargi og hægt væri að stofna til samtals við utanríkisráðuneyti og móta stefnu í framhaldinu. Fulltrúar útskýrðu enn fremur að flugmálahandbók hafi ekki áhrif á herflug eða herflugsæfingar þar eð ekki sé um almannaflug að ræða.

### Sjónarmið umhverfis-, orku og loftslagsráðuneytis

Fulltrúar umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytis tóku fram að óþarfi væri að óttast að reglusetning sem þessi yfir Látrabjargi yrði yfirfærð á öll friðlýst svæði á Íslandi. Friðlýst svæði séu ólík og ástæður fyrir friðun væru af margvíslegum toga m.a. væru mörg svæði friðlýst á grundvelli merkilegra jarðminja. Í tilfelli Látrabjargs sé um að ræða viðkvæmt fuglasvæði sem skilgreint er sem alþjóðlega mikilvægt og Íslendingar beri þar með alþjóðlega ábyrgð. Látrabjarg sé mikilvæg varpstöð nokkurra ábyrgðartegunda Íslendinga, sem og tegunda á válistum. Friðun Látrabjargs snúist um að tryggja að búsvæði þessara tegunda fái að vera í friði og reglan yrði aldrei fordæmisgefandi fyrir öll friðlýst svæði á Íslandi.

### Sjónarmið Náttúrufræðistofnunar

Fulltrúi Náttúrufræðistofnunar Íslands taldi það jákvætt ef sett yrði fordæmi um flugtakmarkanir yfir fuglabjörgum á Íslandi og benti á hættur við björg. Fulltrúinn sagði að erfitt væri að aðgreina afmarkaða áhrifaþætti svosem truflun frá flugi frá öðrum áhrifaþáttum á stofna. Flug væri þó áhrifaþáttur sem unnt væri að stjórna, ólíkt t.a.m. fæðuframboði fugla í hafi eða veðurfari sem hefði áhrif á varpárangur. Þetta væri spurning um að bæta ekki álagi á tegundir sem eru í hnignun enda geti truflun af flugi orðið til þess að egg velti af syllum og hreiður séu yfirgefin. Það væri ljóst að það yrði að setja takmörkun á flug yfir Látrabjargi á viðkvæmasta tíma ársins en það væri spurning hvernig það yrði best útfært.

### Sjónarmið landeiganda

Fulltrúi landeigenda skýrði frá því að dæmin sýndu að flug hefði áhrif á atferli fugla í bjarginu og sagði að til staðar væri vitnisburður fjölmargra um það hvernig bjargfuglinn hagar sér ef mikil styggð kemur að honum. Hann nefndi dæmi af því þegar þylur landhelgisgæslu voru við björgunarstörf í bjarginu og eggjum hafi rignt yfir björgunarmenn sem stóðu á klöppum undir bergveggnum. Hann nefndi einnig dæmi um að lesa mætti úr umsögnum þeim er Samgöngustofu bárust frá notendum loftrýmis að einhverjir þeirra sem sendu inn umsögn hefðu t.a.m. flogið við Látrabjarg og lent þylum á bjarginu, þrátt fyrir núgildandi takmarkanir, landingarbann landeigenda fyrir friðlýsingu og núverandi landingarbann í skilmálum friðlýsingar.

### Sjónarmið Umhverfisstofnunar

Fulltrúi Umhverfisstofnunar benti á að þær reglur sem þegar væru í gildi um aðgát við varplönd og að óheimilt væri að fljúga í grennd við fuglabjörg að óþörfu væru óskýrar. Sem dæmi um að grenndarhugtakið væri ekki skilgreint, hefði niðurstaða slysarannsóknar þegar flugvél brotlenti á Látrabjargi ekki gefið tilefni til að skilgreina það flug sem svo að flogið hefði verið í grennd, áður en til brotlendingar kom. Skýrt var frá því að Umhverfisstofnun hefði safnað saman upplýsingum og tilkynningum um það flug við bjargið sem vitneskja væri til um en bjargið væri 14 km langt, þ.a. um 9 km innan hins friðlýsta og því væru án efa til staðar tilvik sem ekki væru skráð. Nefnt var dæmi um svifflugdreka sem flugu við bjargið og landvörður varð vitni að, með þeim áhrifum að fugl ókyrrðist mjög og flaug upp á stóru svæði. Varðandi spurningu Samgöngustofu um áhrif af völdum þeirra sem ferðast um hið friðlýsta svæði með öðrum ferðamátum en flugi var bent á að gangandi ferðamenn á bjargbrún hafi ekki aðgengi að varpsvæði fuglanna í bjargveggnum, ferðamátinn væri hljóðlítill og áhrifin því hverfandi. Umferð skipa og báta hafi hins vegar þegar verið takmörkuð í friðlýsingarskilmálum til að vernda athafnasvæði fuglanna á sjó við bjargið. Enn fremur benti Umhverfisstofnun á að í flugmálaláttum í nágrannalöndum Íslands, sem og í Bandaríkjunum, væru til staðar skýrar reglur og tilmæli um lágflug yfir nokkrum viðkvæmum lífríkissvæðum í hverju landi.

### Aðrar umræður

#### Varðandi gögn til grundvallar reglusetningu og fræðslu

Fulltrúi umhverfis-, orku og loftslagsráðuneytis innti eftir því hvaða gögn Samgöngustofa færi fram á að lögð yrðu fram er gætu staðfest vitnisburð sjónarvotta af truflunum af lágflugi við Látrabjarg.

## Stjórnunar- og verndaráætlanir

Fulltrúar Samgöngustofu svöruðu því til að fyrir þyrftu að liggja trúverðug gögn er sýndu að flug við og yfir Látrabjargi væri raunverulegt vandamál og álagsþáttur. Þeir lögðu áherslu á að betri leið væri að fræða, ekki banna og Samgöngustofa væri góður vettvangur innan flugheimsins til að koma á framfæri fræðslu. Fræðsla hafi t.a.m. reynst vel varðandi drónaflug og snertiflötur við flugheiminn á Íslandi væri nálægur, u.þ.b. tíu fyrirtæki og félag. Grundvöllurinn væri að boð og bönn hefðu ekki góð áhrif á fólk almennt en ef hægt væri að sanna með óyggjandi hætti að lágflug hefði raunveruleg áhrif á fugla þá lægi málið mögulega öðruvísi við.

### Varðandi tímamörk

Rætt var um tímamörk í reglunni en þau eru skilgreind skv. far- og varptíma fugla í bjarginu. Frá því fuglinn byrjar að setjast upp og undirbúa varp og þar til síðasti ungin er floginn. Mögulega væri hægt að endurskoða þau þar eð fuglar eru viðkvæmastir í byrjun varpsins og frekar tilbúnir að yfirgefa hreiður ef styggð kemur að þeim.

### Varðandi flugmálahandbók og almennar reglur

Farið var yfir það sem stendur í kafla 5.6 í flugmálahandbók Íslands um farfugla og svæði með viðkvæmu dýralífi. Fulltrúar Samgöngustofu lögðu áherslu á að ekki yrðu settar hamlandi reglur vegna þeirra fáu sem sýni ekki aðgát og að meðalhófs yrði gætt. Þeir sem ætluðu að brjóta af sér myndu gera það hvort sem til staðar væru reglur eða ei. Dæmi var tekið um sektarákvæði í reglum um drónaflug en enginn væri til að framfylgja reglunum og hafa eftirlit. Fram kom að ekki væri flugriti í litlum flugvélum og þyrlum og vélarnar sjáist ekki í radar í svona lágum hæðum, þau hverfi af radar í 7000 fetum. Enn fremur væri ekki til staðar krafa um flugáætlun og enginn flugumferðarstjórn á þessu svæði, erfitt væri því að eiga við sönnunarskyldu. Varðandi það hvort setja mætti reglur um að litlar vélar þyrftu að vera útbúnar flugrita kom fram að regluverk á Íslandi fylgi því sem til staðar er í Evrópu og búnaðurinn sé ekki til í litlar vélar. Í Evrópu sitji allir við sama borð og halda yrði stöðlum.

Það álit kom fram að í sívaxandi ferðaþjónustu getur eitthvað sem ekki er teljandi vandamál í dag orðið það á morgun.

Rætt var um fordæmi í Þjórsárverum þar sem takmarkanir á flughæð gilda frá 10. maí – 10. ágúst og hafi verið settar á vegna herpotuflugs, álit Samgöngustofu er að það hafi það verið óhóflega sterk aðgerð.

### Næstu skref

Náttúrufræðistofnun Íslands mun vinna formlega umsögn um málin. Umhverfisstofnun tekur saman frekari gögn og kemur til Samgöngustofu sbr. niðurstöðu úr samráðsferli stofnunarinnar við notendur loftrýmis.