

Umhverfisstofnun  
Suðurlandsbraut 24  
108 REYKJAVÍK

Garðabær, 4. september 2023  
Málsnúmer: 202305-0057  
BK

## Efni: Takmörkun flugs við Látrabjarg

Forsaga málsins er sú að nú stendur yfir vinna við stjórnunar- og verndaráætlun friðlandsins Látrabjargs og óskaði Umhverfisstofnun eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands vegna ákvæðis um takmörkun flugs við bjargið. Beiðnin kom eftir að samráði Samgöngustofu við notendur loftrýmis og annarra hagaðila lauk þann 22. nóvember 2022 en þar var til umræðu tillaga Umhverfisstofnunar um að á tímabilinu 1. apríl - 30. september verði í gildi bann á flugi undir 3000 fetum frá hæstu brúnum bjargsins.

Alls bárust Samgöngustofu 10 umsagnir og lögðust níu aðilar eindregið gegn frekari takmörkunum á flugumferð um Látrabjarg. Einn hafði engar athugasemdir.

Almennt töldu samráðsaðilar að frekari rökstuðning vantaði fyrir beiðninni, s.s. niðurstöður rannsókna sem benda til þess að flugumferð við Látrabjarg geti haft áhrif á stærð fuglastofnsins en ekki aðrir umhverfisþættir, s.s. önnur umferð, veðurfar eða náttúruleg breyting á aðföngum fugla. Bent var á að varptími fugla í Látrabjargi stæði ekki eins lengi yfir og beiðni um takmörkun flugs. Þá voru einnig almennar áhyggjur um fordæmisgildi slíkrar samþykktar.

Náttúrufræðistofnun Íslands hefur kynnt sér málið og vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum:

Það er vel þekkt að hávaði frá flugvélum og þyrlum sérstaklega getur truflað sjófugla, jafnvel svo að þeir flæmist úr björgum sem getur leitt til þess að egg og ungar tapist (Hunt 1987, Chardine & Mendenhall 1998) og hafa landeigendur við Látrabjarg meðal annars orðið vitni að slíku þar. Viðbrögð fugla virðast þó breytileg og spila þar líklega inn þættir eins og til dæmis gerð flugfars, stefna og tíðni flugs, stærð og staða varps.

Áhrif þyrluumferðar á stuttnefjubýggð voru könnuð á Svalbarða 1987. Þar brugðust fuglarnir við þyrlum sem stefndu í átt að bjarginu í allt að 6 km fjarlægð. Það voru hins vegar fyrst og fremst fuglar sem ekki voru í varpi (geldfuglar) sem brugðust við með því að fljúga af syllum en athuganir fóru fram þegar langt var liðið á álegutímamann og varpfuglarnir því mögulega tregari til þess að skilja eggjið sitt eftir berskjaldað á þeim tímapunkti. Mikið og endurtekið áreiti getur þó verið streituvaldandi fyrir fugla jafnvel þó þeir sýni ekki augljós viðbrögð (svo sem í formi hækkaðs hjartsláttar) og mögulega haft neikvæð áhrif á líkamsástand þeirra. Þá er óþekkt hvort mikil truflun geti haft áhrif á nýliðun meðal geldfugla, þ.e. hvort þeir yfirgefi svæðið til dæmis (Fjeld o.fl. 1988).

Á St. George eyja í Alaska fóru fram rannsóknir í stuttnefjubýggðum á árunum 1992-1994 vegna færslu flugvallar frá norðurhluta eyjarinnar yfir á suðurhluta hennar. Rannsakendur fundu vísbendingar um að truflun af völdum flugumferðar hefði áhrif á einstaklinga og á



stofnstigi. Áhrifin lýstu sér þannig að hjá einstaklingum sem brugðust meira við truflun (án þess þó að yfirgefa sylluna) var varpárangur slakari. Þá fækkaði fuglum meira nærri gamla flugvellinum á norðurhlutanum á árunum sem hann var í rekstri og fjölgaði svo fljótlega eftir að honum var lokað. Þá fækkaði fuglum á suðurhluta eyjarinnar þegar flugvöllurinn hóf starfsemi sína þar en þau áhrif virtust þó tímabundin (Curry & Murphy 1995).

Á árunum 1997-1999 var truflun af völdum flugfara könnuð í þremur langvíubýggðum í Kaliforníu í Bandaríkjunum. Truflun varð helst þegar flogið var í  $\leq 1000$  feta hæð yfir byggðum en nokkur tilfelli truflunar áttu sér þó einnig stað þegar flogið var hærra yfir. Þá ollu þyrlur meiri truflun, fældu frekar fugla úr björgum og í meiri hæð en flugvélar. Truflun hafði meiri áhrif (fuglar fældust frekar úr björgum) í byrjun varptímans en þegar lengra var liðið á tímabilið. Talið er að hægari fjölgun (í kjölfar olúslyss o.fl.) í byggðinni þar sem truflun var mest samanborið við aðrar nærliggjandi byggðir megi m.a. rekja til áhrifa truflunar og var varpárangur þar að meðaltali lægri á meðan rannsókninni stóð (Rojek o.fl. 2007).

Þegar komið er fram á ungatímam þá getur truflun vegna flugs orðið þess valdandi að ungar flæmist úr bjarginu áður en þeir eru tilbúnir og drepist (Zonfrillo 1993). Þá sýndu rannsóknir á Isle of May að mikil truflun af mannavöldum leiddi til lægri varpárangurs hjá langvímum auk þess sem ungar yfirgáfu sylluna léttari og með styttri vængi en ungar þar sem truflun var minni (Harris & Wanless, 1984).

Hvað flughæð upp á 3000 fet varðar var þar horft til takmörkunar flugumferðar yfir Þjórsárverum sem sett var á vegna lágflugs herþotna á svæðinu. Sé litið til annarra landa er það nokkuð breytilegt við hvaða flughæð er miðað í fuglafriðlöndum og hvort um er að ræða eiginlegt bann eða tilmæli. Hér að neðan eru listuð nokkur dæmi.

Á Bretlandi gilda tilmæli um lágmarksflughæð yfir sextán friðlöndum fugla sem spanna frá 500 fetum til 4000 feta yfir jörðu. Einnig er biðlað til flugmanna um að þeir forðist þessi svæði árið um kring.

<https://www.aurora.nats.co.uk/htmlAIP/Publications/2022-12-29-AIRAC/html/index-en-GB.html>

Eitt af þessum friðlöndum er Isle of May sem er stór sjófuglabyggð. Þar eru flugmenn beðnir um að fara ekki undir 2000 fet yfir jörðu. Líkt og í öðrum fuglafriðlöndum ber flugmönnum almennt að forðast svæðið en tekið er fram að „peak activity“ fugla sé á tímabilinu apríl-september, sem er sambærilegt tímabilinu sem lagt er upp með í tillögunni fyrir Látrabjarg.

Innan fjögurra verndarsvæða sem liggja að hafi í Bandaríkjunum gilda reglur um hæðatakmarkanir vélknúinna loftfara vegna verndunar fugla og sjávarspendýra þar sem bannað er að fljúga undir 1000 fetum frá jörðu á þremur svæðum og undir 2000 fetum á einu svæði. Einnig mælist flugmálastjórn Bandaríkjanna almennt til þess að það sé aldrei flogið undir 2000 fetum yfir öllum friðuðum strandsvæðum, náttúruverndarsvæðum, þjóðgörðum og öðrum svæðum sem viðkvæm eru fyrir hávaða (<https://sanctuaries.noaa.gov/flight/>).

Í Noregi er bannað að fljúga undir 300 metrum yfir jörðu á nokkrum verndarsvæðum. Ennfremur eru flugmenn hvattir til þess að fljúga ekki neðar en 4000 fet frá jörðu á Svalbarða og Jan Mayen á milli 15. maí - 15. ágúst (athugið að þessi svæði eru miklu norðar en Látrabjarg



og því byrjar varptíminn þar seinna og er styttri). Utan þessa tímabils er mælt með því að lágmarkshæð sé 2000 fet yfir jörðu (<https://ais.avinor.no/no/AIP/View/123/2023-01-26-AIRAC/html/index-no-NO.html>).

Í Færeyjum skal forðast að fara undir 1500 fet þegar flogið er yfir svæði með viðkvæmu dýralífi ([https://aim.naviair.dk/media/files/v1ftinxnko/EK\\_ENR\\_5\\_6\\_en.pdf](https://aim.naviair.dk/media/files/v1ftinxnko/EK_ENR_5_6_en.pdf)) og það sama gildir fyrir Grænland ([https://aim.naviair.dk/media/files/flgq4ndl3bi/BG\\_ENR\\_5\\_6\\_en.pdf](https://aim.naviair.dk/media/files/flgq4ndl3bi/BG_ENR_5_6_en.pdf))

Á Írlandi gilda tilmæli um að fljúga ekki yfir viðkvæm svæði, þ.m.t. fuglafriðlönd. Í ákveðnum friðlöndum eru skilgreind „viðkvæm tímabil“ á varptíma sem spanna frá 1. maí og ýmist til 31. ágúst eða 30. september.

([http://iaip.iaa.ie/iaip/Published%20Files/AIP%20Files/ENR/EI\\_ENR\\_5\\_6\\_EN.pdf](http://iaip.iaa.ie/iaip/Published%20Files/AIP%20Files/ENR/EI_ENR_5_6_EN.pdf))

Þeirri spurningu hvort truflun af völdum flugfara geti haft áhrif á stofna sjófugla er enn ósvarað þar sem mjög erfitt er að mæla það og aðskilja frá öðrum áhrifaþáttum, líkt og segir í skýrslu CAFF (Chardine & Mendenhall 1998):

*“The question of whether human disturbance is a conservation concern-- meaning that it has effects at the population level-- is still open to debate. This is due to a lack of information on population-level impacts, rather than the existence of clear evidence that disturbance does not have impacts at the population level. Population-level impacts, such as effects on breeding success, adult survival or recruitment patterns, are difficult to measure, and even more difficult to attribute unequivocally to a single factor such as disturbance.”*

Hér ætti því að líta til varúðarreglunnar en inntak hennar er að grípa beri til fyrirbyggjandi varúðarráðstafana jafnvel þótt ekki sé mögulegt að sýna fram á orsakatengslin á milli tiltekinna athafna og áhrifa þeirra (Aagot V. Óskarsdóttir 2011).

Vegna sívaxandi ásóknar ferðamanna á náttúruverndarsvæði telur Náttúrufræðistofnun Íslands það nauðsynlegt að setja inn ákvæði um takmörkun flugs við Látrabjarg og almennt ættu flugmenn að forðast fuglabjörg á varptíma. Stofnunin styður því að flugumferð verði takmörkuð við Látrabjarg á varptíma og telur að þar skuli miðað við a.m.k. 2000 fet frá hæstu brúnum líkt og fordæmi eru fyrir erlendis. Náttúrufræðistofnun mælir svo með því að hæðatakmarkanir gildi tvær sjómílar til sjávar og eina inn til lands frá bjargbrún. Þá ætti að taka algjörlega fyrir flug herþotna á varptíma í grennd við Látrabjarg sem og við aðrar mikilvægar sjófuglabygðir.

Tímabilið sem lagt er upp með í tillögunni miðast við það þegar svartfugl fer að safnast saman undir bjarginu og þar til síðustu fuglarnir yfirgefa bjargið. Flestir fuglar eru farnir úr björgunum síðsumars en rita og fýll eru lengur að sinna varpi og getur það teygst sig fram í september. Mögulega væri óhætt að stytta tímabilið lítillega í annan endann, eða láta það gilda frá 1. apríl – 31. ágúst.

Látrabjarg er stærsta fuglabjarg Evrópu og fjöldi tegunda sem þar verpa nær alþjóðlegum verndarviðmiðum (<https://www.ni.is/is/midlun/natturuminjaskra/latrabjarg>). Hér er um að ræða fuglastofna sem hafa farið mjög hnignandi undanfarna áratugi og tengist það að líkindum breytingum í vistkerfi hafsins, m.a. vegna loftslagshlúnunar. Því er brýnt að hlífa þessum stofnum við frekari álagi þar sem því verður við komið og taka mið af áður nefndri varúðarreglu í því samhengi.



## Heimildir

Aagot V. Óskarsdóttir (ritstj.) 2011. Náttúruvernd - Hvítbók um löggjöf til verndar náttúru Íslands. Umhverfissráðuneytið, Reykjavík.

[https://www.stjornarradid.is/media/umhverfissraduneyti-media/media/PDF\\_skrar/Hvitbok\\_natturuvernd.pdf](https://www.stjornarradid.is/media/umhverfissraduneyti-media/media/PDF_skrar/Hvitbok_natturuvernd.pdf)

Chardine, J., and Mendenhall, V. 1998. Human disturbance at arctic seabird colonies. Circumpolar Seabird Working Group technical report no. 2, conservation of Arctic flora and fauna, Akureyri, Iceland.

[https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/162/Human\\_Disturbance\\_Arctic\\_Seabird\\_Colonies\\_Jan\\_1998%20\(1\).pdf?sequence=1](https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/162/Human_Disturbance_Arctic_Seabird_Colonies_Jan_1998%20(1).pdf?sequence=1)

Curry, T.L. & Murphy, E.C. 1995. Effects of aircraft overflights on numbers, behavior and reproductive success of Thick-billed Murres (*Uria lomvia*) on St. George Island, Alaska. A report for the Alaska department of transportation and public facilities. University of Alaska.

Fjeld, P.E., G.W. Gabrielsen and J.B Orbrek. 1988. Noise from helicopters and its effect on a colony of Brünnich's Guillemots (*Uria lomvia*) on Svalbard. Norsk Polarinst., Rapp. Ser. no. 41.

Harris, M.P. & Wanless, S. 1984. The effects of disturbance on survival, age and weight of young Guillemots (*Uria aalge*). *Seabird* 7: 42-46.

Hunt, G.L.J., 1987. Offshore oil development and seabirds: the present status of knowledge and long-term research needs. In: Boesch, D.F., Rabalais, N.N. (Eds.), *Long-term Environmental Effects of Offshore Oil and Gas Development*. Elsevier Applied Science, London, UK, pp. 539-586.

Rojek, N. A., Parker, M. W., Carter, H. R. & McChesney, G. J. 2007. Aircraft and vessel disturbances to Common Murres *Uria aalge* at breeding colonies in central California, 1997–1999. *Marine Ornithology* 35: 61–69.

Zonfrillo, B. 1993. Low-flying aircraft and seabirds on Ailsa Craig. *Seabird Group Newsletter* 64: 7–8.

Virðingarfyllst,

Borgný Katrínardóttir  
Líffræðingur  
Svið náttúruverndar

