

Fundargerð

Fundur með þyrlufyrirtækjum

Fundarstaður: Reykjavík, Suðurlandsbraut 24

Fundartími: 27. Ágúst, 2019 kl. 13:00-14:00

Fundarritari: Þórdís Björt Sigþórsdóttir

Fundarmenn:

Jón Grétar Sigurðsson – Atlantsflug

Birgir Ómar Haraldsson – Norðurflug

Hákon Ásgeirsson – Umhverfisstofnun

Þórdís Björt Sigþórsdóttir – Umhverfisstofnun

Reynir Freyr Pétursson – Þyrluþjónustunnar ehf.

Friðgeir Guðjónsson – Reykjavíkhelicopter

Fulltrúi frá Heli Austria Iceland

Kristján Jónasson – Náttúrufræðistofnun Íslands

Fundardagskrá:

1. Farið yfir áherslur fundarins og hvaða afurð leitast er eftir í lok fundar.
2. Kynning á gerð stjórnunar- og verndaráætlunar um friðland að Fjallabaki.
3. Farið yfir fyrirhugaða svæðisskiptingu.
4. Farið yfir sérreglur um umferð og dvöl og þá möguleika að takmarka umferð á viðkvæmum svæðum.
5. Farið yfir hvernig starfsemi þyrlu er háttáð í dag innan friðlandsins – helstu lendingarstaðir og svæði sem verið er að skoða í flugi.
6. Hugmyndir að góðum lendingarstöðum ræddar.
7. Farið yfir hugmyndir um atvinnustefnu innan friðlandsins.
8. Önnur mál.

Samantekt

1. Umhverfisstofnun vill fá sem flestar upplýsingar frá þeim aðilum sem eru að nýta friðlandið fyrir ferðamenn, s.s. hvað þarf að bæta, einhverjar sérstakar reglur sem þeir telja að þurfi að setja, umferðarreglur og annað sem þarf að gera til að bæta umferð, öryggi og umgengni innan friðlandsins.
2. Þórdís Björt kynnir hvað stjórnunar- og verndaráætlun felur í sér svo allir fundarmenn séu meðvitaðir um þá vinnu.
3. Rætt var viðkvæmu svæðin innan Torfajökulsöskjunnar og þá svæðaskiptingu sem stefnt er að því að vinna eftir.
4. Rætt var um til hverskonar takmörkunar á umferð, gangandi, hjólandi, akandi og fljúgandi gæti orðið og mikilvægi þess að koma til móts við alla útivistarhópa. Sérstaklega var lögð áhersla á Torfajökulssvæðið en þar eru flest viðkvæmustu svæðin.
5. Þyrlufyrirtækin eru öll að nýta þetta svæðið mikið – hleypa fólki út í jökulgilinu bæði ofan í gílinu á flæðunum þar – eins líka upp á brúnunum við gilið á svæðum sem þeir telja vera örugg.

Eitthvað hefur verið um það að lenda við háhitasvæðið – hjá Hvínanda, kom fram að slokknað væri á honum. Ef þyrluflugmenn líta 10 ár aftur í tímann þá voru fyrirtækin að sýna Landmannalaugar og Laugavegin, en í dag eru þeir hættir því að mestu, segjast reyna að komast hjá því að trufla göngufólk. Sú upplifun sem þeir selja er að fólk fari á svæði þar sem er lítið af fólki.

Þegar talað var um árekstra við aðra hópa nefndu fundarmenn að það hafa verið örfáir árekstrar – gönguhópar og fólk pirrað að það séu þyrlur á svæðinu, en mjög lítið um það að þeir fái svoleiðis kvartanir – eru ennþá að læra – til dæmis eru þeir hættir að fljúga mikið yfir Gullfoss og Geysi nema í töluverðri hæð. Örfáir einstaklingar sem eru alltaf að kvarta, stundum margar kvartanir að koma frá einum einstakling, svo þeir vilja koma því á framfæri að skoða hvaðan kvartanir eru að koma.

Fyrirtækin vildu koma á framfæri að einn hjá þeim tilkynnti atvikið við Grænahrygg og hjólreiðamanninn sem skemmdi þar.

Fundarmenn sammála því að auka stýringu svo allir séu ánægðari.

Lendingar í mosa/viðkvæmum svæðum: Fundarmenn sammála því að það er mjög sjaldan sem þeir lenda í mosa – hafa sett sínar eigin verndarreglur. Einnig töluðu fundarmenn um að lendingin sjálf tekur aðeins 40 sekúndur, sem einhver hávaði er, síðan slökkva þeir á þyrlunni. Þeir vilja benda á það að það heyrist vel í millilandapötum á öllum svæðum. Fundarmenn sammála því að það sé í lagi að hafa skýrt í stjórnunar- og verndaráætlun að óheimilt sé að lenda í mosa.

Það koma öðru hverju inn fyrirspurnir til UST um þyrlur og lendingar – og þá hvaða umferðarreglur gilda um þyrlur. Mikilvægt að það séu einhverjar reglur sem hægt er að vísa í.

6. **Skilgreindir lendingarstaðir?** Ræddur var möguleikinn á að skilgreina lendingarstaði en allir fundarmenn sammála því að það væri skynsamlegra að skilgreina þá viðkvæmu staði þar sem ekki má lenda, hitt gæti orðið til þess að auka umferð á þessa skilgreindu lendingarstaði. Það eru mikil samskipti í loftinu milli þyrluflugmanna, sem er jákvætt.
7. Ræddar voru hugmyndir um gerð **atvinnustefnu** innan friðlandsins og fundarmenn sammála því að stefna í anda við þá stefnu sem gerð hefur verið í Vatnajökulsþjóðgarði sé jákvæð.
8. **Svæði einungis fyrir þyrlur:** Talað var um hvort það séu einhver svæði þar sem til dæmis aðeins má koma á þyrlum og þá hvaða svæði það gætu verið. Þegar lent er í Jökulgili á eyrunum þá eru engar landskemmdir – en á hryggjunum í kring – þar er miklu viðkvæmara og skriður – mikil för eftir göngufólk.

UST leggur áherslu á að huga þarf einnig að verndun óbyggðar upplifunar, kyrrð sem margir leita í.

Fjöldi og lengd flugs: Rætt var hversu oft og mikið þyrlur eru inni á svæðinu á dag. Talað var um yfirleitt einu sinni á dag í 4 tíma og svo aðra styttri – hver þyrla aldrei oftar en 1x – 2x. En það kemur fyrir að þyrla fari 3x á dag og eins 1 x í viku, fer eftir veðri. Nokkurn veginn 10 þyrlur í gangi í heildina hjá fyrirtækjunum. 4-5 lendingar innan þessa svæðis – á dag frá öllum fyrirtækjunum. Bent var á að drjúgur hluti farþegar sem eru einstaklingar sem gætu ekki komist öðruvísi - aldrei jafnvel fatlaðir.

Drónar: Fundarmenn sammála því að það þarf að taka á drónaflugi.

Trökk – Gott væri að fá trökk af helstu leiðum og helstu landingarstaði. Einn fulltrúi frá þyrlufyrirtækjunum mun taka það að sér að senda helstu landingarstaði og trökk.

Vettvangsferð: Rædd var sú hugmynd að samstarfshópur um gerð stjórnunar- og verndaráætlunar myndu fara í vettvangsferð, samstarfshópur fengi þá betri sýn á það hvernig þyrlufyrirtæki haga sýnum ferðum.

Þyrlufyrirtækin vilja koma á framfæri að ef starfsemi þeirra verði takmörkuð verulega innan friðlandsins hefur það stórvæginleg áhrif á þá og þeirra starfsemi, mun meira en á aðra ferðaþjónustu. Yfirlýsing sem þyrlufyrirtækin skildu eftir, sjá hér fyrir neðan, en allir punktarnir í yfirlýsingunni voru ræddir á fundinum

Samantekt:

Þórdís sendir fundargerð ásamt vinnukorti með skilgreiningu á viðkvæmum svæðum. Kristján mun setja upp drög að þeim svæðum þar sem æskilegt væri að útiloka sem landingarstaði vegna jarðhita og annara viðkvæma svæða.

Stefnt er að því að samstarfshópur um gerð áætlunarinnar fari í vettvangsferð með einu fyrirtæki til að sjá hvernig ferðunum er háttað, hvernig flogið er inn í friðlandið, hvar er stoppað og hvernig landingar eru. Afurð slíkrar ferðar verður minnisblað um verklag fyrir þyrluflugmenn.

Sameiginleg yfirlýsing Norðurflugs, Reykjavík Helicopters og Þyrlubjónustunnar.

Við fulltrúar ofangreindra þyrlufyrirtækja viljum koma eftirfarandi á framfæri og haft verði í huga komi til þess að takmarka eigi umferð um Friðlandið að Fjallabaki og setja okkar starfsemi takmarkanir frá því sem nú er að.

Við teljum útsýnisflug með þyrlum með umhverfisvænustu leiðum til að skoða og komast inná þetta svæði sem og önnur álíka svæði. Við bendum á að skemmdir á náttúru til þessa hefur aldrei verið hægt að rekja til lendingarstaði þyrlna sbr. t.d. utanvega akstur. Ofangreindir aðilar hafa gætt þess að sjaldnast sé um sama lendingarstaðinn að ræða til að gæta þess ennfrekar að jafna álagið. Það er meira um ummerki eftir göngustiga en nokkru sinni þyrlur og þeir breytast sjaldan.

Rétt er að vekja athygli á að um rekstur þyrlna gilda strangar Evrópskar reglur t.d. um viðhald þannig að útilokað er að þær leki olíu auk þess sem starfsmenn félaganna eru þjálfaðir í áhættumati og öðru sem skiptir máli vegna flugs almennt.

Þess skal getið að þessi fyrirtæki hafa ávallt svarað þeim fáu athugasemdum af fyllstu kurteisi enda teljum við málefnastöðu okkar sterka. Það er miður að tilteknir aðilar hafa þó engum rökum tekið.

Ein forsenda þess að okkar viðskiptavinir greiða hærra verð fyrir okkar þjónustu en annarra ferðaþjónustu aðila er að þeir vilja komast í öbyggðir og einstaka náttúru. Þeir vilja vera þar sem umferð annara ferðamanna er lítil sem engin og njóta þeirrar einstöku náttúru sem þarna er og þá stuttu stund sem við stoppum. Önnur forsenda fyrir vali á þessum ferðamáta eru umhverfismál.

Eitt af markmiðum stjórnvalda og ferðaþjónustunnar almennt er að auka vægi betur borgandi einstaklinga og þar með jafnvel minnka álagið á náttúru landsins. Til að þetta náist er ljóst að þyrlur gegna lykil hlutverki enda eru efnaðir aðilar líklegri en aðrir til að vilja fljúga með þyrlu um einstaka náttúru þessa lands.

Oft er líka um að ræða fólk sem illmögulega eða getur ekki með nokkru öðru móti ferðast um þessar slóðir vegna líkamlegs atferlis og ástands og nýtir sér þjónustu okkar af þeim sökum.

Á undanförmum árum hafa félögin og flugmenn þeirra lagt kapp sitt á að haga flugi af tilísemi við aðra ferðamenn á þessu svæði sem öðrum og má þar nefna að fyrirtækin sjálf hafa hækkað viðmið sín á lágmarksflughæðum yfir vinsælum ferðamannastöðum umfram þess sem gildir í almennum flugreglum til að minnka líkur á ónæði og árekstrum við aðra hópa.

Okkur þykir því miður að umræðan er oft lituð af vanþekkingu og fordómum í garð þyrluflugs almennt og stýrast af upphrópunum um boð og bönn.

Það að við getum boðið ferðamönnum uppá að komast í beina snertingu við náttúru landsins með landingum á stöðum sem þessum er ein af okkar sérstöðu og stærsta söluvaran sem er búið að byggja um síðustu 10 árin.

Við bendum á að það væri því mikil mismunun á aðilum innan ferðaþjónustu ef lagðar væru hömlur á umferð þyrlna. Allskonar önnur umferð um þetta svæði skilur eftir sig spor í náttúrunni og langt umfram það sem er af þyrlum. Það þyrfti því afar sterk rök til að leggja óþarfa hömlur á eina tegund starfsemi innan ferðaþjónustunnar. Ekkert svæði sem hefur komist í fréttir undanfarið vegna skemmda er vegna þyrlna, heldur þvert á móti ætti eingöngu

að heimila þyrlum að fljúga yfir tiltekin svæði t.d. á vorin. Þá yrði enginn skaði á þessum svæðum.

Ofangreint er skrifað til að auka skilning á okkar starfsemi og hvetja til málefnalegrar umræðu um notkun þyrlna í isl. ferðaþjónustu.

27 ágúst 2019 - Birgir Ómar Haraldsson, Reynir Freyr Pétursson og Friðgeir Guðjónsson