

Samgöngustofa
Ármúla 2
samgongustofa@samgongustofa.is

Patreksfirði, 31. október 2023
UST202110-261/E.K.E.
09.04.03

Efni: Greinargerð um þær athugasemdir sem bárust Samgöngustofu í samráðsferli við notendur loftrýmis í nóvember 2022.

Samráðsferlið varðaði tillögu að reglu um flugtakmarkanir á varptíma yfir friðlandinu Látrabjargi í stjórnunar- og verndaráætlun fyrir Látrabjarg sem samráðshópur, sem leiddur er af Umhverfisstofnun, vinnur að þessi misserin.

Í greinargerðinni er sjónum beint að þeim efnisatriðum athugasemda sem bárust Samgöngustofu að því leyti sem þær snúa að Umhverfisstofnun, friðlandi Látrabjargs, lífríki, rannsóknum og náttúruverndarlöggjöf.

1. Lögvernd – Skúli Sveinsson

Í athugasemd Lögverndar kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að Umhverfisstofnun skorti heimild til að setja reglur um flugumferð í friðlandinu Látrabjargi þar eð þegar séu ákvæði um umferð til staðar í auglýsingu um friðun Látrabjargs og að ákvæði 49.gr. laga um náttúruvernd um heimild til takmörkunar á umferð um friðlönd séu bundin lögmætisreglu og að ekki verði séð að skýr eða ótvíræð heimild sé til staðar í lögum til að takmarka flug um Látrabjarg.

Umhverfisstofnun bendir á að í 2. mgr. 40. gr. laga um náttúruvernd segir að ráðherra geti falið Umhverfisstofnun að setja reglur um umferðarrétt manna í stjórnunar- og verndaráætlun fyrir viðkomandi svæði sbr. 81. gr. sömu laga þar sem segir í 2. mgr. að í stjórnunar- og verndaráætlun sé heimilt að setja sérstakar reglur um umferð manna hafi þær ekki verið settar í auglýsingu um friðlýsingu. Í 5. gr. auglýsingar nr. 300/2021 um friðland á Látrabjargi segir að í stjórnunar- og verndaráætlun skuli m.a. fjalla um takmörkun flugs. Sjá einnig Hrd. 21. desember 2022 (29/2022).¹

- b) Að í erindi Umhverfisstofnunar til Samgöngustofu sé ekki að finna haldbær rök, gögn eða dæmi sem renna stoðum undir undir það að nauðsynlegt geti talist að takmarka flug með þeim íþyngjandi hætti sem lagt er til, svo markmiðum friðunar verði náð.

¹ Ákærvaldið g. Vesturflugi ehf., Friðgeiri Guðjónssyni, Gabríel Alexander Fest og Sigtryggi Leví Kristóferssyni (2022, 21. desember). Hæstiréttur Íslands í máli nr. 29/2022. <https://www.haestirettur.is/default.aspx?pageid=0f2f6428-7b6a-11eb-947c-005056bc0bdb&id=05c97d8a-4650-4504-b41b-460e38ef36ad>

Umhverfisstofnun hefur brugðist við ábendingunni og Náttúrufræðistofnun Íslands hefur ritað umsögn um málið. Þar eru m.a. tíundaðar niðurstöður rannsókna sem beindust að áhrifum flugs á fugla og fjallað um fordæmi í flugmálahandbókum erlendis. Enn fremur hefur Dr. Gísli Már Gíslason tekið saman yfirlit rannsókna. Þegar að fuglarannsóknum kemur getur rannsakendum reynst erfitt að aðskilja mögulega álagsþætti sem hafa áhrif á varpárangur en þó er, skv. Náttúrufræðistofnun Íslands, ljóst að neikvæð áhrif af lágflugi yfir þéttum varpstöðvum er álagsþáttur sem unnt er að stjórna, annað en álagi vegna takmarkaðs fæðuframboðs í hafi eða veðri. Þannig snýst reglusetningin um að ekki sé bætt óþarfa álagi á fuglinn við það sem fyrir er vegna umhverfisþátta sem ekki er hægt að stýra.

Umhverfisstofnun, líkt og Náttúrufræðistofnun, bendir enn fremur á varúðarreglu náttúruverndarlaga. Þar segir í 9. gr. að ef hætta sé á alvarlegum eða óafturkræfum náttúruspjöllum skuli skorti á vísindalegri þekkingu ekki beitt sem rökum til að fresta eða láta hjá líða að grípa til skilvirkra aðgerða sem komið geta í veg fyrir spjöllin eða dregið úr þeim.

Samgöngustofu hefur verið greint frá dæmum þar sem sjónarvottar, bæði í hópi landeigenda og landvarða Umhverfisstofnunar, bera vitni um þá styggð sem komið hefur að fugli í bjarginu við flug í námunda við þétt varp. Dæmi um þetta varða bæði þyrluflug og svifvængjaflug.

Umhverfisstofnun bendir á að Látrabjarg er ein mikilvægasta varpstöð sjófugla í N-Atlantshafi og í þeirri sérreglu sem lögð hefur verið fram um takmörkun á flugi er hún skilyrt við viðkvæmasta tíma þeirra tegunda sem þar verpa. Takmörkun á lágflugi innan friðlandsins myndi ekki gilda á öðrum árstímum og hefur skv. Samgöngustofu ekki áhrif á flugsamgöngur, flugöryggi eða almennar flugleiðir.

- c) Að ekki liggi fyrir gögn um á hvaða tíma varpið sé í gangi í bjarginu í raun og lengd fyrirhugaðs flugbanns sé óhæfilega langt.

Umhverfisstofnun bendir á að varptími sjófugla í Látrabjargi er vel þekktur og var tímabilið sem lagt var upp með miðað við það þegar svartfugl fer að safnast saman undir bjarginu og þar til síðustu ungarir yfirgefa það. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að mögulega sé óhætt að stytta tímabilið í seinni endann og miða það við 31. ágúst, í stað 30. september. Ný regla, í samræmi við þetta, hefur því verið lögð fram til Samgöngustofu.

- d) Að viðmið um 3000 feta hæðatakörkun sé óhæfilegt og að erlend fordæmi séu fyrst og fremst fyrir 600-1000 feta hæðatakörkunum.

Umhverfisstofnun bendir á að í samræmi við fyrrnefnda umsögn Náttúrufræðistofnunar hefur stofnunin lagt til að reglan miðist við 2000 feta lágmarksflughæð í stað 3000.

Umhverfisstofnun bendir á að í þeim erlendu flugmálahandbókum sem skoðaðar hafa verið er m.a. að finna eftirfarandi dæmi um flugtakmarkanir yfir lífríkissvæðum. Spönn takmarkanna er 500-4000 fet:

Bandaríkin: Innan fjögurra verndarsvæða sem liggja að hafi í Bandaríkjunum eru tilgreindar hæðatakmarkanir vélknúinna loftfara vegna verndunar fugla og sjávarspendýra.² Jafnframt mælist flugmálastjórn Bandaríkjanna til þess að aldrei sé flogið neðar en **2000 fet** yfir öllum friðuðum strandsvæðum, náttúruverndarsvæðum, þjóðgöörðum og öðrum svæðum sem viðkvæm eru fyrir

² National Marine Sanctuaries (á.d.). <https://sanctuaries.noaa.gov/flight/>

*hávaða, til verndar lífríki og af öryggisástæðum.³ Eftirfarandi takmarkanir á flughæð eru m.a. lögfestar: Olympic Coast **2000 fet**, Greater Farallones, Monterey Bay og Channel Islands **1000 fet**.*

*Kanada: Til verndar lífríki er óleyfilegt að fljúga neðar en **2000 fet**, nema það sé sérstaklega heimilað, yfir skilgreindum fuglafriðlöndum. Til verndar náttúrulegu umhverfi eru jafnframt tilmæli um að fljúga ekki neðar en **2000 fet** yfir þjóðgördum og öðrum friðlýstum svæðum.⁴*

*Stóra-Bretland: Yfir átján friðlöndum fugla eru nákvæm tilmæli um lágmarksflughæð. Tíu svæði eru með **500 feta** lágmarksflughæð, sex svæði með **2000 feta** lágmarksflughæð, eitt svæði með **3000 feta** lágmarksflughæð og eitt svæði með **4000 feta** lágmarksflughæð. Á langflestum svæðum eru flugmenn beðnir um að forðast svæðin árið um kring en á sumum þeirra eru „peak activity“ skilgreind. Isle of May er dæmi um svæði þar sem tilmælin gilda frá apríl til september.⁵*

*Írland: Tilmæli um að **fljúga ekki yfir viðkvæm svæði**, þ.m.t. friðlönd og fuglafriðlönd, þjóðgarða o.fl. Í tilgreindum friðlöndum gilda tilmælin ýmist frá 1.maí-30. september eða 1.október-30.apríl, í einu friðlandi gildir þetta allt árið. Tilmælum er beint til flugmanna að skipuleggja ferðir sínar fyrirfram þannig að ekki sé flogið yfir eða nálægt svæðum sem flokkast sem viðkvæm, alltaf þegar hægt er og aðrar aðstæður hamla því ekki.⁶*

*Noregur: Á nokkrum náttúruverndarsvæðum í Noregi er í gildi **1000 feta** hæðatakmörkun á flugi⁷ auk þess sem flugmenn stærri véla eru hvattir til þess að fljúga ekki neðar **4000 fetum** yfir Svalbarða og Jan Mayen frá 15. maí – 15. ágúst árlega og ekki neðar en **2000 fet** á öðrum árstímum.⁸*

*Færeyjar: Forðast skal að fljúga neðar en **1500 fet** þegar flogið er yfir svæðum með viðkvæmu fugla- og dýralífi, með vísan í reglugerð.⁹*

Grænland: Sama og í Færeyjum.¹⁰

*Danmörk: Forðast skal að fljúga neðar en **1000 fet** þegar flogið er yfir svæðum með viðkvæmu fugla- og dýralífi, með vísan í reglugerð.¹¹*

- e) Að takmörkun taki til allrar almennrar flugumferðar svo sem flugs svífvængja sem ekki verði talið að valdi verulegri truflun.

³ Flugmálahandbók Bandaríkjanna (5. október 2023). Kafi 5.6.

https://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/aip_html/part2_enr_section_5.6.html

⁴ Flugmálahandbók Kanada (5. október 2023) Kafi 5.6. <https://www.navcanada.ca/en/enreng05october2023.pdf>

⁵ Flugmálahandbók Stóra-Bretlands (5. október 2023). Kafi 5.6. <https://www.aurora.nats.co.uk/htmlAIP/Publications/2023-10-05-AIRAC/html/index-en-GB.html>

⁶ Flugmálahandbók Írlands (24. ágúst 2023). Kafi 5.6. https://www.airnav.ie/getattachment/71190aab-7e62-442c-9d9d-ec56ef7a4af7/EI_ENR_5_6_EN.pdf?lang=en-IE

⁷ Umhverfisstofnun Noregs (25. mars 2021) https://register.geonorge.no/data/documents/Produktark_restriksjonsomrader-naturvern_v1_restriksjonsomrader-naturvern.pdf

⁸ Flugmálahandbók Noregs (7. september 2023). Kafi 5.6. <https://ais.avinor.no/no/AIP/View/127/2023-09-07-AIRAC/html/index-en-GB.html?target=https%3A//ais.avinor.no/no/AIP/View/127/2023-09-07-AIRAC/html/EN-cover-en-GB.html&menuState=https%3A//ais.avinor.no/no/AIP/View/127/2023-09-07-AIRAC/html/eAIP/EN-menu-en-GB.html?GEN,ENR,AD>

⁹ Flugmálahandbók Færeyja (24. ágúst 2023). Kafi 5.6. https://aim.naviair.dk/media/files/v1ftinxnko/EK_ENR_5_6_en.pdf

¹⁰ Flugmálahandbók Grænlands (24. Ágúst 2023). Kafi 5.6. https://aim.naviair.dk/media/files/do4f0roq0el/AIP_BG_AIRAC_AMDT_05OCT2023_SUP_19OCT2023.pdf

¹¹ Flugmálahandbók Danmerkur (24. ágúst 2023). Kafi 5.6. https://aim.naviair.dk/media/files/tr00bflldfh/AIP_DK_AIRAC_AMDT_05OCT2023_SUP_02OCT2023.pdf

Flugmynstur svifflugna og svifvængja þar sem vænghaf er stórt og hreyfing hæg getur um margt minnt á flugmynstur afræningja fugla. Í einhverjum rannsóknum kom í ljós að slík tæki höfðu meiri truflandi áhrif á varpfugla en vélknúnar flugvélar.¹²

Hvað Látrabjarg varðar er til skráð frásögn landvarðar sem varð vitni að því þegar þrjár einstaklingar flugu svifvængjum með mótör við Látrabjarg um miðjan varptíma. Landvörður lýsti atvikinu þannig að mikil læti hefðu orðið í bjarginu og fugl sópast úr því á stóru svæði.

- f) Að í gildi séu almennar reglur um flugumferð við fuglabjörg og að þau lagaákvæði sem fyrir séu verði að teljast fullnægjandi til að markmiðum friðunaráætlunar verði náð.

Umhverfisstofnun vísar í fyrri ummæli um að inntak reglunnar felist í því að auka ekki álag á fuglastofna, þ.m.t. ábyrgðartegundir Íslendinga og válistategundir, sem eru í hnignun vegna umhverfisþátta, með lágflugi á viðkvæmasta tíma fuglanna.

Skv. 4. mgr. 17. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 skal hafa aðgát í nánd við varplönd fugla. Skv. 4. mgr. 17. gr. laga um vernd, friðun, og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994 er óheimilt að fljúga flugvélum að óþörfu í grennd við fuglabjörg. Í flugmálahandbók Íslands eru friðlýst svæði með viðkvæmu dýralífi (þ.m.t. Látrabjarg) auðkennd sérstaklega án þess að þeim fylgi önnur tilmæli eða reglur en taldar eru upp að ofan.¹³ Umhverfisstofnun bendir á að hugtökin „grennd“ og „nánd“ er erfitt að skilgreina og almennar reglur eru því óskýrar.

Sem dæmi um ofangreint varð flugslys á Látrabjargi sumarið 2019, þar sem lítil vél brotlenti nálægt bjargbrún eftir að hafa lent í niðurstreymi. Flugmann, sem var einn í vélinni, sakaði ekki.¹⁴ Að mati Umhverfisstofnunar bentu málsatvik til þess að flugmaðurinn hefði flogið vélinni að óþörfu í grennd við fuglabjarg í bága við 4. mgr. 17. gr. laga nr. 64/1994 og fór fram á að lögregla rannsakaði málið. Það var mat lögreglustjórans á Vestfjörðum að m.a. vegna óskýrleika refsíákvæðisins væri ekki grundvöllur fyrir sakamálarannsókn og var henni því hætt.

2. Stjórn AOPA á Íslandi

Í athugasemdum stjórnar AOPA á Íslandi kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að Umhverfisstofnun bendi ekki á rannsóknir eða komi fram með rök sem styðja það að flugumferð sé orsök fækkunar fugla í bjarginu, líklegra sé að för gangandi ferðamanna (sem hafi stórauðist) trufla fuglalíf fremur en flugumferð.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1b að ofan.

Varðandi athugasemd um för gangandi ferðamanna bendir Umhverfisstofnun á að gangandi ferðamenn hafa ekki aðgengi að varpsvæði fuglanna í bjargveggnum eða athafnasvæði þeirra fyrir framan bjargið, ferðamatinn er hljóðlítill og ekkert sem bendir til þess að hann hafi áhrif á fuglinn í Látrabjargi.

¹² Kempf, N. og O. Hüppop (1998) *Wie wirken Flugzeuge auf Vögel? Eine bewertende Übersicht.*, Naturschutz und Landschaftsplanung 30 (1): 17-28. og Kempf, N. og Hüppop (á.d.) *What affect do airplanes have on birds? – A summary.* Fédération Aéronautique Internationale. https://www.fai.org/sites/default/files/documents/In_3-1_aircraft_effects_on_birds.pdf

¹³ Flugmálahandbók Íslands (6. október 2023) kafli 5.6 https://eaij.isavia.is/05-2023_2023_10_06/

¹⁴ Rannsóknarnefnd samgönguslysa (13.júní 2019). Mál nr. 19-092F024 <https://www.rnsa.is/media/4767/tf-kfc-vid-latrabjarg-lokaskyrsla-uppfaerd.pdf>

3. Bragi Sigbórsson

Í athugasemdum Braga kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að ekki sé nokkur ástæða til að banna yfirflug undir 3000 feta hæð á þessu tímabili, fuglar kippi sér ekki upp við það þó flugvélar fljúgi framhjá og fugl sæki gjarnan í að vera í kringum flugbrautir.

Umhverfisstofnun bendir á að rannsóknir benda til þess að flug geti haft neikvæð áhrif á fugla og vísar í því tilliti í svar við liði 1b að ofan. Skv. niðurstöðum fuglarannsóknna geta einhverjar tegundir aðlagast þeim aðstæðum að lifa í grennd við flugbrautir en það á ekki við um þær allar og í rannsóknum má finna dæmi um að fuglar hafi flúið búsvæði í kjölfar aukningar á flugumsvifum í nágrenni.

4. Fisfélag Reykjavíkur

Í athugasemdum Fisfélags Reykjavíkur kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að í erindi Umhverfisstofnunar til Samgöngustofu sé ekki minnst á áhrif eggjatöku, ránfugla, fæðu eða veðurbreytinga á fuglinn í bjarginu.

Umhverfisstofnun bendir á að erindi stofnunarinnar sneri að áhrifum lágflugs á fuglastofna í Látrabjargi. Annað er viðkemur varpárangri fuglastofnanna heyrir ekki undir starfssvið Samgöngustofu. Að öðru leyti vísar Umhverfisstofnun í svar við liði 1b að ofan.

- b) Að í erindi Umhverfisstofnunar sé ekki rætt um áhrif mismunandi loftfara en í sumum loftförum heyrir ekki.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1e að ofan.

- c) Að haldgóð rök og vísindalegar rannsóknir skorti svo sýnt verði fram á það sem fram kemur í erindi Umhverfisstofnunar um áhrif flugs á fugla.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1b að ofan.

5. Flugfélagið Geirfugl

Í athugasemdum Flugfélagsins Geirfugls kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að af erindi Umhverfisstofnunar megi ráða að stofnunin telji flugumferð yfir og við Látrabjarg eina helstu orsök fækkunar í fuglastofnun á svæðinu en engin haldbær gögn virðist lögð fram því til stuðnings. Auk þess að gera verði þá kröfu til stjórnvalda að ákvarðanir byggist á haldbærum gögnum þar sem m.a. væri unnt að greina hverskonar athæfi og, eftir atvikum, gerðir flygilda það eru í reynt sem hafi valdið röskun á fuglalífi í Látrabjargi, sé það raunin.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1b að ofan.

- b) Að tilmæli og almennar reglur um flug séu fyllilega nægilegar til að draga úr hættu á skyndilegri fælingu fugla í fuglabjargi.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1f að ofan.

6. Flugmálafélag Íslands

Í athugasemdum Flugmálafélags Íslands kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að ekki sé að sjá að fullyrðingar Umhverfisstofnunar séu studdar tölulegum gögnum hvað varðar flugumferð og samhengi hennar við þróun stofna varpfugla á svæðinu og haldbær

dæmi eða sönnungargögn skorti. Einnig að stjórnvöld verði að gæta að rannsóknarskyldu sinni.

Umhverfisstofnun vísar í svör við liðum 1b, 1c og 1d að ofan.

- b) Að þegar séu til staðar sérstök tilmæli í flugmálahandbók um flug í grennd við fuglabjörg og að þær takmarkanir sem Umhverfisstofnun leggur til takmarki frelsi til almannaflugs á Íslandi og geti reynst hættulegt fordæmi fyrir frekari takmörkunum.

Umhverfisstofnun vísar í svar liði 1f að ofan.

7. Helicopter.is – Birgir Ómar Haraldsson

Í athugasemdam Helicopter.is kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að rökstuðning skorti fyrir 3000 feta lágmarksflughæð.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1d að ofan.

- b) Að hljóð dreyfist með fjarlægð og rétt sé að skoða hvaða db valdi því að fuglar hrökklist úr hreiðrum sínum.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1b að ofan.

- c) Að spurning sé hvort Umhverfisstofnun eigi að seilast í reglusetningar um loftrými og að ljóst sé að hér sé einkum verið að takmarka farþegaflug með þylum. Ákvæði reglunnar séu því íþyngjandi og rétt sé að horfa til stjórnarskrár hvað varðar íþyngjandi hömlur á eina atvinnugrein.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 1a að ofan.

- d) Að VII kafli náttúruverndarlaga 60/2013 takmarki allar sérreglur ef þær eru ekki nauðsynlegar eða ef, sbr. meðalhóf, sé hægt að gera þær einfaldari en ella. Öll sérákvæði eigi að túlka þröngt og öll rök hnígi að miklu samráði.

Umhverfisstofnun bendir á að í auglýsingu um friðland á Látrabjargi nr. 300/2021 kemur fram að markmið friðlýsingar Látrabjargs sé að vernda sérstætt og fjölbreytt lífríki svæðisins og búsvæði fugla í einum mestu fuglabjörgum við Norður-Atlantshaf. Enn fremur þá sé það markmið að stýra umferð gesta með verndarráðstöfunum til að forðast að auka ágang eða álag á svæðið. Í reglunni er einungis um að ræða takmörkun á lágflugi, til verndar fuglastofnum á viðkvæmasta tíma fuglanna. Flug á öðrum tímum árs myndi eftir sem áður vera háð þeim takmörkunum sem fyrir eru í regluverkinu og skv. Samgöngustofu hefði reglan ekki áhrif á flugsamgöngur, -leiðir eða -öryggi.

Samráðsferli við notendur loftrýmis er yfirstandandi svo sem þessi greinargerð ber vitni um en stjórnunar- og verndaráætlun friðlandsins Látrabjargs verður einnig auglýst til umsagnar áður en hún verður send umhverfisráðherra til staðfestingar.

- e) Að ekki virðist tekið á annarri truflandi starfsemi sem gæti verið notkun flygilda sem og að erlendir flugmenn á erlendum þylum en á vegum innlendra ferðaþjónustuaðila séu ekki nægjanlega vel upplýstir.

Umhverfisstofnun bendir á að drónaflug í friðlandinu Látrabjargi er óheimilt skv. fyrrnefndri auglýsingu og að umferð skipa og báta innan friðlandsins er takmörkuð.

8. Sigurður Ingi Jónsson

Í athugasemdum Sigurðar Inga kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að í Vatnsmýri, við jaðar Reykjavíkflugvallar, uni fuglar sér vel og þurfi starfsmenn Isavia að fæla fugla frá flugbrautum þegar ágangur þeirra verður of mikill, til að tryggja flugöryggi. Enn fremur að á flugvellingnum í Stykkishólmi lyfti kríur sér eins og teppi þegar flugvél lendir en setjist aftur þegar henni hefur verið ekið í hlað.

Umhverfisstofnun vísar í svar við liði 3a að ofan.

- b) Að haftasvæði í Þjórsárverum hafi verið sett til að hlífa heiðagæs við lágflugi orrustuþota í æfingaflugi en varast beri að yfirfæra fordæmið á annað.

Umhverfisstofnun bendir á að verndun varpstöðva heiðagæsa er meðal markmiða með friðlýsingu Þjórsárvera, sbr. auglýsingu um friðland í Þjórsárverum nr. 870/2017. Takmarkanir á umferð sem tilgreindar eru í skilmálum friðlýsingarinnar eru m.a. bann við flugi neðan 3000 feta hæðar yfir friðlandinu utan jökuls á tímabilinu 10. maí – 10. ágúst og bann við umferð á jörðu um og í nálægð við varplönd heiðagæsa á tímabilinu 1. maí – 20. júní.

Umhverfisstofnun bendir á að skv. upplýsingum frá Landhelgisgæslu Íslands er æfingaflug loftrýmisgæslu flugsveita Atlantshafsbandalagsþjóða við Ísland framkvæmt í samræmi við alþjóðlegar reglur, staðla, samninga og verklagsreglur sem eru í gildi milli varnarmálasviðs Landhelgisgæslunnar, Samgöngustofu og Isavia. Í téðum verklagsreglum eru skilgreind svokölluð „bird sensitive areas“ og á þeim svæðum á almennt ekki að fljúga neðar en 10.000 fet. Hraðinn er einnig takmarkaður við slíkar aðstæður, þ.e.a.s. þegar farið er til og frá svæðinu eða flogið sjónflug í flughæðum undir 10.000 fetum annars vegar og 5000 fetum hins vegar. Sú 3000 feta hæðatakmörkun sem til staðar er í Þjórsárverum á viðkvæmasta tíma heiðagæsarinnar hefur því ekki áhrif á æfingarflug herþota yfir Þjórsárverum þar eð verklagsreglur ganga lengra í takmörkunum.

9. Vélflugfélag Íslands

Í athugasemdum Vélflugfélagi Íslands kom eftirtalið m.a. fram:

- a) Að fuglalífi standi ekki ógn af flugleið minni flugvéla, sem oft eigi engan kost annan en að fljúga út fyrir bjargið eða yfir það, innan gildandi sjónflugsreglna, þegar skýjahæð eða önnur veðurskilyrði útheimta slíkt.

Umhverfisstofnun vísar í svör við liðum 1b og 1f að ofan.

10. Isavia

Isavia gerði ekki athugasemdir við erindi Umhverfisstofnunar.