

Aktionær Dirch Ehlers stillede dagen før årets generalforsamling fire skriftlige spørgsmål, som her besvares.

1. *Hvad er den saglige begrundelse ud fra et flysikkerheds hensyn, at tillade at bestanden af store fugle i nærområdet ved bliver med at fordobles hvert andet år fugleradar eller ej, der er ingen grund til at afvente CMS, UNEP, AEWA eller CWCM tiltag.*
2. *Hvorfor har lufthavnen ikke for længst startet sprøjtning af gæssenes æg og tilladt jagt, det virker som det er en anden agenda end flysikkerhed der prioriteres*

SVAR: CPH vurderer kontinuerligt den potentielle risiko fugle udgør for flyvesikkerheden, deriblandt fuglebestande i nærområdet. Adskillige typer af data inkluderes i risikovurderinger af fuglebestande og/eller naturområder; dette for at sikre et aktuelt og fyldestgørende risikobillede. I fald en risikovurdering identificerer en risiko for flyvesikkerheden i Københavns Lufthavn, da udarbejdes og implementeres passende tiltag for at nedsætte den pågældende risiko.

Konkret for lokale bestande af gæs, da følger CPH kontinuerligt udviklingen i bestandene og har, som del af en overordnet strategi for gæs, implementeret tiltag målrettet de lokale bestande, som vurderes at udgøre en risiko. Bl.a. har CPH foranlediget en bekendtgørelse, der tillader regulering af bramgås, grågås og Canadagås året rundt i Tårnby og Dragør kommuner af hensyn til flyvesikkerheden.

De gæs, der udgør den største risiko for flyvesikkerheden, er migrerende gæs fra Skandinavien og Sibirien. De yngler ikke i Danmark, og det er derfor ikke muligt at oliere denne bestands æg lokalt omkring CPH.

For lokalt ynglende bramgæs på Saltholm er der ikke forskningsmæssig evidens for at betragte deres adfærd som værende en trussel mod flyvesikkerheden i CPH. CPH monitorerer løbende gæssenes adfærd for at sikre, at der ikke sker forandringer, der kan føre til et ændret risikobillede.

Ifølge Nationalt Center for Miljø og Energi (DCE) er årlig oliering af æg ikke en effektiv metode til at reducere en bestands størrelse. (Jf. "Gåsebestande og flyvesikkerhed i Danmark", DCE, 2015). I forlængelse af dette er det CPH's faglige vurdering, at oliering af gåseæg i lokalområdet ikke vil have den ønskede effekt ift. Københavns Lufthavns fugle- og vildtstrategi.

3. *Alle kan følge hvor meget flyene støjer i lufthavnen, hvorfor skal alle ikke have mulighed for ved selvsyn at se hvor mange fugle der flyver gennem luftrummet over lufthavnen, dette vil øge forståelsen for nødvendige tiltag!*

SVAR: At læse og analysere data fra fugleradaren korrekt, således at der kan drages retvisende konklusioner, kræver teknisk viden, omfattende biologiske kompetencer samt træning i betjening og anvendelse af den konkrete radartechnologi. Derfor vil det ikke give værdi for offentligheden, at have adgang til radardata.

Ydermere vil der være en stor risiko for, at der kan drages ukorrekte konklusioner omkring risikobilledet.

Derfor har CPH besluttet, at radardata ikke publiceres. Radardata deles med relevante forskere og forskningsinstitutioner, der i samarbejde med CPH kan indgå i projekter, der sikrer bedre viden og indsigt i fuglebevægelser og –adfærd i og omkring lufthavnen.

CPHs nye fugleradar er placeret ved Brandstation Øst. Placeringen er nøje udvalgt i samarbejde med leverandøren (Robin Radar Systems) mhp. at opnå den mest optimale dækning af hele 10 km-zonen omkring CPH, inkl. Saltholm.

4. Hvorfor er der ingen dialog om forholdene herunder med bønderne på Amager og Ejerne af Saltholm?

SVAR: CPH har løbende dialog med adskillige specialister og fagpersoner vedr. forholdene på Saltholm og i lokalområdet generelt, bl.a. Naturstyrelsens eksperter og forskere fra Aarhus Universitet.

Det er afgørende for CPH, at fugle- og vildforvaltningen er baseret på evidens og forskning, og CPH inddrager naboer, når det er relevant.