



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
jedi@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS
Dato 19-05-2016

Gæs og luftfart

Trafik- og Byggestyrelsen, Naturstyrelsen og Københavns Lufthavne A/S har samfinansieret en teknisk rapport om forvaltning af gåsebestande i lufthavnes sikkerhedsområder, dvs. primært i en 13 km radius fra lufthavnene.

Rapporten er udarbejdet af DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi), Aarhus Universitet.

Nærværende notat indeholder et resume af rapportens indhold og konklusion samt beskrivelse af de forslag TBST vil sætte i værk på baggrund af rapporten.

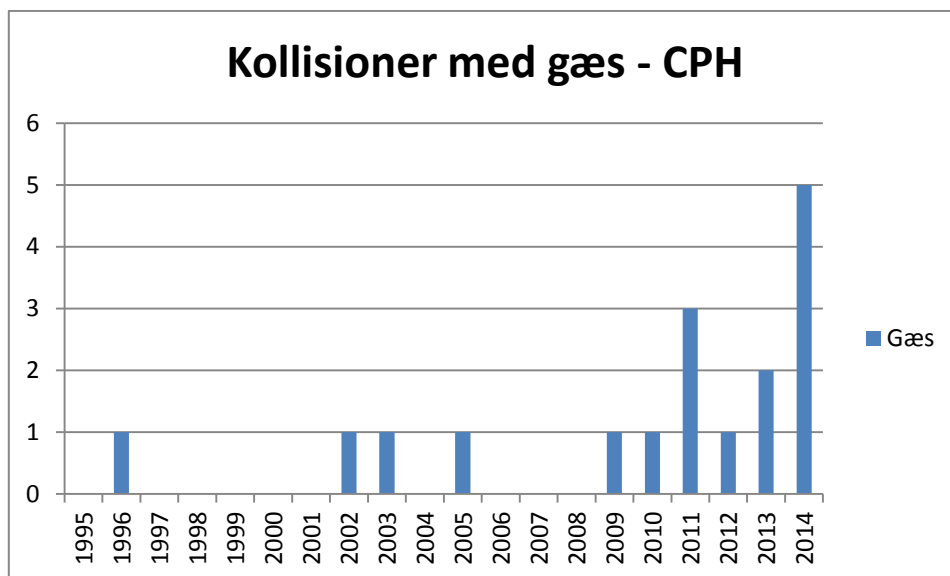
Udvikling i forekomst og levemønstre

Bestandene af gæs i Skandinavien og i Nordvesteuropa er i løbet af de seneste årtier steget kraftigt af forskellige årsager, heriblandt ændret jagtforvaltning og -fredning, ændret landbrugspraksis og reduceret indsamling af æg på arktiske ynglepladser. Samtidig har træk mønstrene ændret sig, så gæssene har indtaget nye områder som ynglepladser.

For Danmark betyder det, at især populationerne af grågæs og bramgæs er stadigt voksende. Samme mønster kan ses i andre dele af verden. For luftfarten udgør dette en udfordring, idet gæs er store fugle som ofte flyver i flok. Hertil kommer, at de kan være vanskelige at skræmme bort, hvis de først har slået sig ned og vænnet sig til mennesker.

Udviklingen har afspejlet sig i kollisionstatistikken, f.eks. for USA hvor canadagæs har medført skader på fly i op mod 60 % af tilfældene med sammenstød. Risikoen for alvorlig skade ved en fuglekollision er proportional med fuglens vægt, og da canadagåsen er en stor fugl på op til 5 kg, har de amerikanske luftfartsmyndigheder derfor ændret certificeringsstandarderne for turbo-fan flymotorer til nu at skulle kunne klare en fugl på op til 3,6 kg mod tidligere 1,8 kg. Næsten tilsvarende krav er indført af EASA i Europa.

I Danmark er kollisioner med gæs kun registreret for Københavns Lufthavn, hvor der synes at være en stigende tendens de seneste 5 år. Antallet af kollisioner er dog så få, at det ikke er muligt entydigt at konkludere, om stigningen afspejler en systematisk tendens.



Kollisioner eller dødfundne gæs i Københavns Lufthavn.

I Danmark er der i alt 7 forskellige gåsearter, der regelmæssigt optræder i større antal. Heraf er især grågæs og bramgæs identificeret som en trussel mod luftfartssikkerheden. For begge arter har der i flere år været en eksponentiel stigning i bestandene, og der vurderes at være en risiko for, at bramgæs urbaniseres, dvs. slår sig ned i bynære omgivelser. En sådan udvikling er allerede registreret i Malmø.

For bramgæs gælder desuden, at trækruterne netop passerer Danmark, hvilket i perioder medfører mange trækkende gæs i nærheden af danske lufthavne, især Københavns Lufthavn.

Derudover ses canadagæs som en potentiel trussel. Canadagåsen er en invasiv art, dvs. den spreder sig til områder, hvor den ikke tidligere har levet, heriblandt Danmark. Med en vægt på op til 5 kg vil den udgøre en alvorlig risiko ved en kollision med et fly.

Risikoreducerende foranstaltninger på lufthavnsarealer

Tilstedeværelse af gæs på en lufthavns arealer tolereres generelt ikke, men dette administreres af den enkelte lufthavn og der er således ikke specifikke forvaltningsmål opsat fra Trafik- og Byggestyrelsen for dette område. Der anvendes på lufthavnene en række metoder til at

bortskræmme fuglene, heriblandt brug af angstskrig, pyroteknik, laserlys, hunde og egentlig regulering, dvs. skydning.

Derudover anvendes såkaldt habitatmodifikation, som kan indebære justering af græslængden alt efter hvilke fugle der ønskes påvirket. Lufthavnene anvender stive græsarter, og eventuelt naturligt forekommende lyng, som kan begrænse tiltrækningen af gæs. I de sidste par år har flere lufthavne påbegyndt anvendelse af endofyholdigt græs, dvs. græsser podet med en svampeart, som kan medføre fordøjelsesforstyrrelser for dyr, der æder græsset. Endofyholdigt græs har vist sig at virke på gæs.

Endelig anvendes fjernelse af reder og æg.

Det vurderes i rapporten, at en varieret anvendelse af ovennævnte normalt vil være tilstrækkeligt til at undgå tilstedeværelse af gæs på selve lufthavnsarealet.

Risikoreducerende foranstaltninger omkring lufthavne

I området udenfor en lufthavns hegn, men inden for sikkerhedszonen kan bestandsregulerende tiltag omfatte oliering, punktering eller rystning af æg, hvorved æggene forhindres i at blive klækket, men ikke fjernes eller ødelægges. Derved vil fuglene fortsætte med at ruge på de "døde" æg, og lægning af et nyt kuld æg vil blive forsinket.

Desuden ses i Holland eksempler, hvor gæs indfanges og aflives.

Regulering ved jagt kan også være en mulighed, som dog har sine begrænsninger i bynære omgivelser.

Andre muligheder inkluderer ændring i valg af afgrøder på omkringliggende marker og tilpasning af landbrugsstrukturen ved f.eks. at reducere markernes størrelse. Endelig kan dræning af arealer have en gavnlig effekt, idet gæssene foretrækker fugtige områder.

Det anbefales i rapporten, at lufthavnene gennemfører risikovurderinger med henblik på at kunne udpege risikoarter, mulige konfliktområder og perioder med forhøjet risiko.

En egentlig opstilling af forvaltningsmål – f.eks. en nul-tolerance for gæs indenfor hegnet eller et maksimalt antal hændelser med gæs – vil være en metode til at fokusere og effektivisere en forvaltningsindsats. Der er ikke på nuværende tidspunkt opstillet forvaltningsmål på området, men Trafik- og Byggestyrelsen holder løbende øje med udviklingen.

I rapporten påpeges, at det er af stor betydning at inddrage relevante interessenter, herunder lodsejere, landbrugs- og producentforeninger samt forskellige relevante myndigheder, gerne via et formelt forum¹.

Rapporten peger på en integrering af forskellige metoder, herunder især strukturelle tiltag som målrettet afgrødevalg, mindre marker, dræning og pløjning.

Da det ofte vil være en urealistisk opgave at involvere alle lodsejere inden for 13 km zonen, foreslås at anvende den inddeling af 13 km zonen, der er præsenteret i Dansk Fuglekollisionskomité's Tekniske Anvisning fra 2015. Her anvendes en mere restriktiv zone ud til 6 km fra lufthavne og en mindre restriktiv zone mellem 6 og 13 km, baseret på analyser af kollisions-data på fuglearter tilknyttet disse habitater, herunder gæs.

Tiltag i Danmark

Regulering/lovgivning

I henhold til BL 3-16 "Bestemmelser om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr på flyvepladser" er de større lufthavne i Danmark forpligtet til at gennemføre en række tiltag.

BL 3-16 fastsætter krav til lufthavnene for så vidt angår overvågning, indberetning, bortskræmning og regulering af fugle/vildt på lufthavnene. BL 3-16 gælder for større lufthavne og omfatter otte lufthavne i Danmark samt lufthavne på Færøerne og i Grønland.

Det er lufthavnenes ansvar at sikre flyvesikkerheden, hvilket der er metodefrihed til. TBST fører tilsyn med, at flyvesikkerheden er tilfredsstillende.

Naturstyrelsen har tidligere meddelt tilladelse til regulering hele året for gæs i Dragør og Tårnby Kommuner på Amager. Saltholm er omfattet af en generel jagtfredning på en del af øen, og det har i øvrigt været både CPH's og Naturstyrelsens vurdering, at Saltholm og Vestamager som friområder for gæs kan være gavnligt for Københavns

¹ TBST: "I Dansk Fuglekollisionskomite er der drøftelse om dette, og der er en del af de relevante interessenter, men ikke dem alle. Der vil derfor være behov for at etablere "noget mere". Naturstyrelsen er i gang med at undersøge om deres vildtkonsulenter for provinslufthavnene ønsker et mere formelt forum for erfaringsudveksling. Vi har sagt, at vi gerne deltager. Københavns Lufthavn mødes med lodsejere, producentforeninger m.fl. en gang i mellem. Det vil være en del af drøftelserne med CPH, om der vil være "added value" i at mødes i et sådant forum, hvor også myndighederne var repræsenteret."

Lufthavn, idet gæssene i vidt omfang holder sig i ro her og derved i mindre grad udgør en risiko for luftfarten.

Tilsyn

TBST har som myndighed for fugle/vildt i relation til luftfarten siden 2014 gennemført tilsyn med 4 lufthavne: København, Aalborg, Billund og Bornholm. Fokus har været at føre tilsyn med, at lufthavnene opfylder kravene i BL 3-16, og at procedurer for fugle-/vildtarbejdet er beskrevet i lufthavnenes kvalitetssystemer.

I tilfælde af at en lufthavn ikke drives i overensstemmelse med BL 3-16, kan TBST forlange, at det pågældende forhold bringes i orden. Dette sker med hjemmel i Luftfartslovens § 150e.

Det kan i den forbindelse tilføjes, at CPH har udviklet en risikovurderingsmetode, som kan anvendes af mindre lufthavne med få bird strikes. Metoden er baseret på internationalt accepterede principper.

TBST har foretaget gennemgang af lufthavnenes årsrapporter, indberetninger og indsats med henblik på at tilpasse omfanget og indholdet af dialog og tilsyn på den enkelte lufthavn.

Videndeling

Foruden det almindelige lufthavnstilsyn holder TBST jævnligt møder med Københavns Lufthavne A/S og Naturstyrelsen for en tre-parts-drøftelse af de specifikke forhold, der knytter sig til Københavns Lufthavn. Det er samme parter, der er gået sammen om at bestille og finansiere den tekniske rapport om forvaltning af gåsebestande i lufthavnenes sikkerhedsområder.

Herudover varetager TBST formandsskabet i Dansk Fuglekollisionskomité, som er et dialogforum med deltagelse af bl.a. Forsvaret, Naturstyrelsen, lufthavne, luftfartsselskaber, foreninger, herunder pilotforeningen, samt rådgivere. Der afholdes to årlige møder, og på møderne drøftes bl.a. årsstatistik for lufthavnene, lufthavnenes forbyggende arbejde og lovgivningen på området.

Fuglekollisionskomitéen har desuden gennemført projekter med udarbejdelser af tekniske anvisninger og vejledninger om vurdering af naturområder og anlæg, der kan tiltrække fugle.

På møderne i Fuglekollisionskomiteen har udfordringerne med de stærkt stigende bestande af gæs i Danmark været drøftet flere gange.

Forslag til videre arbejde

TBST har i al kommunikation bestræbt sig på at understrege det uforudsigelige i et område, der omfatter dyrs ageren. TBST har derfor ved enhver given lejlighed gjort opmærksom på, at der kan gennemføres

en række foranstaltninger for at begrænse antallet af bird strikes, men at der aldrig kan gives nogen garantier.

Udfordringen med gæs, som er den pågældende lufthavns ansvar, har indtil nu været størst for Københavns Lufthavn, og overvejelserne om vejen frem vil derfor i vidt omfang tage udgangspunkt i situationen for Københavns Lufthavn. Brede tiltag som ophævelse af fredning vil dog have effekt for hele landet.

Der er opnået en forøget viden gennem forvaltningsrapporten og de forskellige undersøgelser, som CPH har gennemført om gæssenes bevægelser omkring lufthavnen. TBST har desuden på baggrund af kollisionsstatistikken en viden om risikobilledet for de danske lufthavne.

Det er TBST's vurdering, at der er behov for at sætte ind overfor udfordringerne med de stigende antal gæs. Det er valgt som fokusområde i 2016, og det betyder at den igangsatte indsats skal forstærkes på følgende områder:

Initiativ 1 – beskyttelsesniveauer og fredningsbestemmelser

TBST vil initiere drøftelser med Naturstyrelsen for at afklare mulighederne for

- at ændre på eksisterende beskyttelsesniveauer og fredningsbestemmelser, herunder mulighederne for at ændre på den nuværende beskyttelse af bramgæs.
- at forstærke indsatsen med at forhindre udbredelsen af canadagæs i Danmark.
- At afklare, hvilken betydning naturplejen af Vestamager og Saltholm har for antallet af gæs i disse områder.

Initiativ 2 – forstærket indsats med CPH

TBST vil – udover de planlagte tilsyn på lufthavnene efter BL 3-16 - gennemføre særlige tilsyn på Københavns Lufthavn specifikt med fokus på gæs. Det vil i den forbindelse blive afdækket, om der er behov for yderligere tiltag fra CPH's side.

TBST har den 3. december 2015 afholdt et uformelt møde med CPH om situationen med fugle i nærområdet. TBST har her bedt CPH om i løbet af januar 2016 at fremsende et skriftligt oplæg indeholdende allerede udført og planlagte tiltag, som kan danne grundlag for en videre strategi fremad.

TBST vil på baggrund af CPH's tilbagemelding afklare med CPH, hvilke muligheder der kan være for at forstærke indsatsen mod gæs.

Initiativ 3 - risikovurderinger

TBST opfordrer alle lufthavne til at medtage risikovurderinger i deres årsrapporteringer i henhold til BL 3-16. TBST vil gennemgå de modtagne risikovurderinger og drøfte resultaterne med de pågældende lufthavne. Til at kvalificere risikovurderinger inddrages den årlige statistik over hændelsesrapporteringer samt lufthavnenes årsrapporter.

TBST vil desuden benytte møderne i Dansk Fuglekollisionskomité til at opretholde fokus på risikovurderinger som et vigtigt instrument.

Initiativ 4 – udenlandske erfaringer med risikoreducerende tiltag

TBST vil indhente udenlandske erfaringer med iværksættelse og drift af tiltag, der har til formål at reducere risikoen for kollisioner. Herunder vil TBST undersøge anvendelsen af radar i fugle-/vildtarbejdet.

Tidsplan

1. kvartal 2016 (kvartalsrapport vedlagt)	Tilsyn CPH Fremsendelse til lufthavne af statistik for 2015 til brug i risikovurderinger Samlet afdækning af CPH's indsats vedr. fugle/vildt Indledende drøftelser med Naturstyrelsen vedr. muligheder for ændring af beskyttelsesniveauer og fredningsbestemmelser
2. kvartal 2016	Erfa-indsamling i Holland Årsrapporter fra lufthavnene med statistik og risikovurderinger Drøftelse i Fuglekollisionskomiteen af erfaringer med risikovurderinger Nordisk møde om bird strike Afkklaring på baggrund af drøftelser med Naturstyrelsen Statusmøde DIR
3. kvartal 2016	CPH: Tilsyn og koordinering med Naturstyrelsen og CPH om konkret, lokal indsats på CPH Status på drøftelser om ændring af beskyttelsesniveauer og fredningsbestemmelser med Naturstyrelsen, og afklaring af næste skridt
4. kvartal 2016	Tilsyn CPH Præsentation af arbejdet med gæs og luftfart i Fuglekollisionskomiteen Evaluering DIR

Vicedirektør orienteres om fremdriften i projektet ved udgangen af hvert kvartal.