

4. juni 2012

Bilag 1 til TRU 749 vedrørende henvendelse fra Egholms Venner om 3. Limfjordsforbindelse

Egholms Venner har i henvendelsen til Folketingets Transportudvalg og Miljøudvalg klaget over Vejdirektoratets besvarelse af Egholms Venners indsigelser til VVM-redegørelsen for en 3. Limfjordsforbindelse. I henvendelsen beklager Egholms Venner, at Vejdirektoratet har gengivet indsigelserne fra Egholms Venner på resumé-form og at Vejdirektoratets besvarelser er meget forenkledede og mangelfulde. Egholms Venner har vedhæftet 6 eksempler besvarelser. I det følgende har Vejdirektoratet kommenteret kritikken fra Egholms Venner.

1. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om vandgennemstrømning:

Som det tydeligt fremgår af EVs spørgsmål drejer problemstillingen sig om blokering af vandgennemstrømningen fra vest, nord om Egholm, samt vand, som under tøbrud og voldsomme regnskyl strømmer ned gennem Ryå, som har sit løb ad Nørredybet nordøst for Egholm. Vejdirektoratet har åbenbart valgt at, opfatte spørgsmålet på den måde, at det er vandet i Sønderdybet, som vi bekymrer os om. For ingen tror vel på at Ryås vand, samt vand, som under storm presses nord om Egholm, vil vende om og løbe mod stormen vest om Egholm og ned i Sønderdybet. Uden først at oversvømme Egholm og andre områder?

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Svaret drejer sig ikke om vandet i Sønderdybet, men om vandet i Nørredybet. Hvis vand fra Limfjorden (og Ryå) presses mod øst - nord og syd om Egholm - vil vandet, i fald det er forhindret i at bevæge sig nord om Egholm, søge rundt om Egholm via Sønderdybet. Populært sagt er der ikke tale om, at vandet "vender om", men at vandet vælger den vej, hvor der er mindst modstand, hvilket vil være Sønderdybet og ikke ud over Egholm. Den lokale vindstuvning fra vestsiden af Egholm og langs med Nørredybet vil selv under en vestlig orkan ikke overstige en højde på ca. 26 cm. Dette anses ikke for at udgøre en reel oversvømmelsesrisiko for Egholm.

2. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om hornmoseugler

Vi finder det i den grad besynderligt, Vejdirektoratet kan påstå, at der ikke findes undersøgelser, som viser om trafikstøj kan have negativ indflydelse på Mosehornuglens evne til at finde føde! Den Store Fuglebog er, efter vores opfattelse et anerkendt værk, som er velegnet som dokumentation. Når det er dokumenteret, at Mosehornuglen jager ved hjælp af hørelsen, skal man være meget farvet i sine konklusioner, hvis man vil påstå at trafikstøj ikke er til ugunst for fuglens evne til at jage mus!! Vores påstand er, at Vejdirektoratets svar er betydeligt mangelfuldt i forhold til det spørgsmål vi har stillet.

Konklusionen må være, at der **ikke**, kan opstilles afværgeforanstaltninger, eller fremkommer dokumentation af artens adfærd, som på tilfredsstillende måde løser det problem vi har påpeget.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Den Store Fuglebog dokumenterer ikke, i hvilke afstande mosehornugle bliver negativt påvirket af støjen fra motorvej. Dog findes en reference til mosehornuglen i publikationen "Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr" (Garniel et al 2007), hvor Mosehornugle som ynglefugl karakteriseres som mellemfølsom overfor støj. Her er det vurderet, at mosehornugle bliver forstyrret inden for en distance på 300 meter fra veje, i yngleområdet. Påvirkningen er særlig stor inden for 100 m, hvor der dog også

er andre effekter fra motorvejen udover støj, der gør sig gældende. Det bliver også nævnt i publikationen, at fugle er generelt mindre følsomme for støj i rasteområde end i yngleområdet, og at distancerne derfor ikke gælder for rastefugle, som mosehornugle optræder som på Egholm. Selv under antagelse af, at mosehornugle bliver påvirket i en afstand af 300 m, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig. Det skyldes, at selvom der findes områder med strandeng (egnet habitat for arten) inden for 300 m fra motorvejen, udgør disse kun en mindre del af det totale areal, der er egnet for arten på Egholm. Det er sandsynligt, at mosehornugle ikke vil jage eller raste på disse arealer, men der vurderes fortsat at være så meget egnet areal på øen, at de nuværende rastebestande kan bevares og ikke vil blive væsentligt påvirket af motorvejen.

3. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om strandtudser:

Vi finder ikke at den ene undersøgelse er bedre end den anden.. Og at al tvivl skal komme bilag 4 arterne til gode!?

Som vi læser Vejdirektoratets svar har udenlandske undersøgelser vist, at paddearter kan have ugunst at trafikstøj, men Vejdirektoratet udleder åbenbart, at fordi Strandtudsen kvækker højt, så vil den ikke i samme grad påvirkes, som en art, der kvækker lavere! (Her kan vi jo så stille spørgsmålstejn ved kommende forhold for Spidssnudet frø).

Som enhver kan høre, og vi kan læse os til, så kan strandtudserne normalt høres i ca. 2 km's afstand. Men hvis der pludselig åbner en motorvej, hen over deres yngleområde, vil det nok komme noget bag på tudserne at de nu skal til at hæve stemmen betydeligt for at trænge igennem. Vi har ikke set dokumentation for at tudserne, som plejer at leve i total stilhed, og pludselig skal til at konkurrere med en motorvej, finder på at kvække endnu højere eller, at hunnerne pludselig bliver så gode til at høre, at de kan opfange samme lyd, i samme afstand, som tidligere.

De erfaringer vi selv har gjort på Egholm, er at Strandtudser i langt overvejende grad kvækker i lunt og helt stille vejr. Helst i tusmørke, men de høres dog også ofte i dagtimerne.

Konklusionen må være, at der ikke, kan opstilles afværgeforanstaltninger, eller fremkommer dokumentation af artens adfærd, som på tilfredsstillende måde løser det problem vi har påpeget.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Erstatningsvandhullerne foreslås i VVM-redegørelsen placeret 200-600 m fra motorvejen, hvor støjen i takt med afstanden fra motorvejen vil være væsentligt reduceret. De foreslåede placeringer til erstatningsvandhuller, som ligger nærmest motorvejen, er placeret langs den del af strækningen, hvor motorvejen ligger under terræn, hvorved vejstøjen er væsentligt reduceret på trods af den nære placering. Herudover vil trafik og trafikstøj være reduceret i aftentimerne, hvor strandtudsen har højest kvækkeaktivitet. Det vurderes, at den reducerede støj ved erstatningsvandhullerne vil gøre vandhullerne egnet for strandtudserne som ynglevandhuller. Det kan dog ikke udelukkes, at støjen fra motorvejen vil have indflydelse på strandtudsernes kvækkeaktivitet og derved mulig ynglesucces. Det er ikke muligt at undersøge påvirkningen af motorvejen på Egholms population af strandtudser, men populationen vil kunne overvåges under og efter anlæg af motorvejen, hvorved en uventet negativ påvirkning kan registreres, hvorefter de rette forholdsregler kan tages, eksempelvis etablering af yderligere vandhuller i større afstand fra motorvejen.

4. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om lysbugede knortegæs:

Vi bemærker at der henvises til en undersøgelse fra det tyske Trafikministerium.(Garniel et al 2007). Det er ikke lykkedes os, at finde noget om Lysbugede knortegæs når vi har Googlet Vejdirektoratets



henvisning (men vi kan jo have overset noget). Det undrer os faktisk at man i Tyskland skulle have interesseret sig for adfærd hos lysbuede knortegæs, da denne art, som vi er orienteret, slet ikke, eller kun i yderst begrænset omfang, findes i Tyskland, men vi vil med stor forventning se frem til en dokumentation fra Vejdirektoratet ang. fuglens betydende forekomst i Tyskland?

Vi bemærker dog også at, at der kun er brugt ordet ”gæs” i Vejdirektoratets svar, men hvis Vejdirektoratet vil til at påstå, at det er ligegyldigt hvilken gåseart man har undersøgt, er man uden diskussion helt galt på den.

Konklusionen må være, at der ikke, kan opstilles afværgeforanstaltninger, eller fremkommer dokumentation af artens adfærd, som på tilfredsstillende måde løser det problem vi har påpeget.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Den tyske publikation, der henvises til, har ikke undersøgt arten lysbuget knortegås, men en række andre arter af gæs. Når lysbuget knortegås raster ved Aalborg Lufthavn og klods op ad Hadsundbroen ved Mariager Fjord, må det med største sandsynlighed forventes, at arten ligeledes vil tilvænne sig til trafikstøjen fra en ny Limfjordsforbindelse, uden at dette har indvirkning på den gunstige bevaringsstatus. Støj fra helikoptere og jagtgevær skræmmer gæssene, da der er tale om en pludselig støj, og ikke om en konstant støj.

5. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om flagermus:

Hvis der skal have nogen som helst mening i at der render en biolog rundt på Egholm midt om natten, og lytter og lyser efter flagermus, så må man da i det mindste forlange, at man beskæftiger sig med det område hvor linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse forekommer ifølge Vejdirektoratets materiale! Det giver da absolut ingen mening at pjukke rundt flere km fra linjeføringen, hvis man ikke også samtidig undersøger digegravene (§3 området), som ligger lige hvor en evt. tunnel vil blive ført i land på Egholm. Hvis det, som det må opfattes af Vejdirektoratets svar ikke er noget problem med trafikdrab af flagermus, hvorfor så overhovedet undersøge om de er på øen. Vi kan ikke stille os tilfreds med Vejdirektoratets manglende og useriøse undersøgelser, samt Vejdirektoratets udokumenterede vurderinger, og anbefaler at Folketinget **afviser** at træffe beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, bl.a. med henvisning til manglende undersøgelser af forekomst af flagermus i linjeføringen for en 3. limfjordsforbindelse.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Når man laver undersøgelser for flagermus, er det flagermusenes yngle- og rasteområder samt ledelinjer, som primært undersøges, da en påvirkning af disse kan have direkte indflydelse på en population. Fourageringsområder undersøges også, men kun i mindre omfang, da en påvirkning af disse er af mindre betydning for flagermusene. Yngle- og rasteområder består primært af skovområder og bymæssig bebyggelse, ledelinjer består ofte af skovbryn og levende hegn eller vandløb, mens fourageringsområder ofte består af byområder, levende hegn, skovbryn og overfladen på søer eller større vandløb

Der er ikke foretaget undersøgelse af digegravene ved Egholms sydkyst, da disse ikke vurderes at være vigtige fourageringsområder eller ledelinjer for flagermus. Der er ved undersøgelserne fokuseret på de potentielle yngle- og rasteområder; det er også netop den type områder, som der henvises til, når man taler om bilag IV-beskyttelsen. Generelt er Egholm ikke et vigtigt område for flagermus. Ved undersøgelse af flagermus i bedre egnede områder på øen blev der ikke hørt eller set mange arter eller individer. Digegravene bruges muligvis af og til af vandflagermus til fouragering. Vandflagermus er en af de almindeligste arter i Danmark, og arten forekommer de fleste steder med åbne vandflader. De potentielle vigtigste yngle- og rasteområder samt ledelinjer er blevet undersøgt på begge side af vejen



for at få et overblik over, hvilke arter og i hvilke omfang de findes på øen, for herefter at kunne vurdere påvirkningen.

6. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om feltundersøgelser:

Som vi er oplyst er det sådan, at Cowis biolog, Martin Vestergaard og muligvis også en assistent, har været på Egholm i april måned 2010 og lyttet efter Strandtudser.

Han var på øen igen omkring den 2. juni hvor 2 lokale, Mogens Frost Christensen, og Henrik Mørch, deltog i lytning efter Strandtudser (hørte i øvrigt mange). Omkring midnat fortsatte Martin Vestergaard og Henrik Mørch med lytning og lysning efter flagermus. Det foregik i hhv.

Kronborgskoven øst for linjeføringen. Og ved et gadekær i Egholm by, samt i en skov nordvest for Egholm by. (Der blev konstateret Flagermus i Egholm by, samt i skoven lige nord for, samt et enkelt signal blev opfanget i Kronborgskoven).

Om formiddagen, den 3. juni blev to vandhuller vest for linjeføringen undersøgt, og der blev fundet æg, som dog ikke med sikkerhed kunne artsbestemmes.

Det var meningen at MV ville komme til Egholm igen i juli måned, for at lede efter Strandtudser mv., men desværre kom han til skade, og var sygemeldt i en længere periode.

Sidst i oktober 2010 ankom 2 biologer, fra COVI (Jan Fischer Rasmussen og Marlene..) for at lede efter Lysbugede knortegæs mv. Henrik Mørch fra Egholms Venner også ude for at se efter gæs, så han deltog, som guide for biologerne, gennem nogle timer, hvor der blev set Lysbugede knortegæs mange steder omkring øen. (ved færgelejet, lige øst for linjeføringen, hvor der er meget ålegræs, omkring Mudderet, lige vest for linjeføringen, samt nord og vest for Egholm.

Siden har der ikke været besøg fra COVI, som vi er orienteret (og det plejer at være særdeles godt).

Derfor er det os en gåde at Vejdirektoratet opgør Cowis feltarbejde til flere mandemåneder.

Vi finder at undersøgelserne af flora og fauna, i nærheden af Linjeføringen, og i sær på Egholm, har været meget sporadisk, og mangelfuld.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Undersøgelserne i felten foretaget af COWIs biologer har foregået ad flere omgang i perioden fra april til oktober 2010. Udover specifik eftersøgning af padde og flagermus på udvalgte dage med godt vejr i april, juni og september er der også gennemført en opdaterende kortlægning af nærliggende naturområder og spredningskorridorer dels i felten, dels ved indhentning af data fra luftfoto, Aalborg Kommune m.v. Fugle især omkring kystområdet ved Limfjorden er blevet kortlagt i træktiden og om sommeren ad flere omgange. Dertil er der inddraget relevante data fra tidligere undersøgelser af området for at kunne vurdere naturområdernes potentiale som levesteder. Denne tilgang til feltarbejde og dataindhentning vurderes at være dækkende for at kunne foretage en vurdering af konsekvenserne for naturen i området.

